

**FACULDADE DE ARQUITETURA**  
UNIVERSIDADE DE LISBOA

## O FIM DA LINHA

Regeneração Urbana na Estefânia de Sintra



**Carlota Ferreira Bernardo Vilhena Gavinho**  
(Licenciada)

Projeto Final para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura com especialização em Urbanismo

**Orientação Científica:**  
Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira

**Júri**  
**Presidente:** Professora Doutora Carla Sofia Alexandrino Pereira Morgado  
**Vogal:** Professor Doutor Carlos Alberto Assunção Alho

Lisboa, FA ULisboa, Março de 2017









Aos meus Pais pelo apoio incondicional,

Ao José pela paciência,

A todos aqueles que me apoiaram neste percurso (vocês sabem quem são),  
Aos que dificultaram o caminho por me ajudarem a ter forças de lhes provar que fui  
capaz,

E ao meu orientador pelo acompanhamento prestado ao longo do meu trabalho.



## RESUMO

O presente relatório propõe-se a descrever e justificar o estudo e a análise do projeto urbano inserido na Estefânia de Sintra como principal elemento articulador de continuidade entre centralidades.

Este documento aborda a problemática do desenho urbano em áreas onde o tecido urbano, apesar de consolidado, apresenta uma estrutura desarticulada, o que dá origem a barreiras físicas e a falhas de conectividade entre os elementos urbanos de desenvolvimento recente e um vasto património – cultural, histórico e ambiental. Explora-se o desenho urbano como instrumento de integração e dinamização estratégica da malha urbana existente, com intenção de potenciar e valorizar a identidade do lugar.

A elaboração de um projeto de desenho urbano ocorre por forma a contribuir para a coesão do território através de uma proposta de desenvolvimento urbanístico que permita estabelecer uma relação espacial coerente e estimulante entre o Núcleo Histórico da Vila de Sintra e a área da Estefânia – a *Vila Nova de Sintra*.

A Estefânia de Sintra assume-se, quer pela sua própria história e consequente reflexo arquitetónico, quer pela proximidade ao Núcleo Histórico de Sintra, como lugar com potencial de desenvolvimento turístico e urbano. Assim, nasce a oportunidade de criar um projeto urbano capaz de estabelecer uma relação de continuidade entre dois lugares centrais que partilham uma historicidade comum.

A reestruturação da continuidade entre estas centralidades é o cerne da proposta apresentada, a qual surge da necessidade de pensar numa estratégia de regeneração urbana eficaz – que se traduza num elemento de produção cultural –, contrariando o estigma de centro histórico como único ponto gerador de cultura.

**Palavras-chave:** Estefânia de Sintra, Turismo, Continuidade, Centralidade, Regeneração.

## ABSTRACT

The purposes of this report are to describe and justify the study and analysis of the urban project inserted in Estefânia de Sintra as a major articulating element of continuity between centralities.

This document deals with the problem of urban design in areas where urban fabric, in spite of being consolidated, yet has a disarticulated structure which gives rise to both physical barriers and connectivity flaws between the urban elements of recent development and a rich cultural, historical and environmental heritage. Thus, the urban design is explored as an instrument of integration and strategic development of the existing urban fabric, with the aim to improve and value the identity of the place.

The elaboration of a project of urban design happens in order to contribute to the cohesion of the territory in the form of a proposal of urban development that allows to establish a coherent and stimulating spatial relationship between the Historic Centre of Vila de Sintra and the area of Estefânia – the Vila Nova de Sintra.

Both because of the architectural features resulting from its own history and because of its proximity to the Historic Centre, Estefânia de Sintra is a place with potential for further touristic and urban development. And this is the reason which led me to create an urban project able to establish a relationship of continuity between two central areas that share a common historicity.

The restructuring of the continuity between the above mentioned centralities is the core of this proposal, which arises from the need to think about a strategy of effective urban regeneration – able to result in an element of cultural production, thus reversing the stigma of the historical centre as the only culture generating centre.

**Key words:** Estefânia de Sintra, Tourism, Continuity, Centrality, Regeneration

## ÍNDICE GERAL

Agradecimentos	V
Resumo	VII
Abstract	VIII
Índice de Figuras	X
Índice de Quadros	XIV
Lista de Abreviaturas	XV
<b>00. Introdução.</b>	
Objeto e Objetivos.	2
Motivações do Autor.	3
Metodologia e Organização de trabalho.	5
<b>01. Turismo e Centralidade</b>	
O Turismo e a sua vertente cultural.	8
O Turismo Sustentável por oposição ao Turismo de Massas.	11
Centros e Centralidades	14
<b>02. Estefânia uma Centralidade emergente</b>	
Enquadramento Territorial.	19
Escala Espaciais de Análise.	21
Da Vila Velha de Sintra à <i>Vila Nova</i> - Estefânia.	23
<i>Vila Nova</i> – Arquitetura do lugar.	31
Estratégias integradas para o turismo em Sintra.	36
Instrumentos de Gestão Territorial – Sintra.	41
Diagnóstico Síntese.	52
<b>03. Casos de Estudo</b>	54
<b>04. Proposta de regeneração urbana na Estefânia</b>	
Área de Intervenção.	64
Visão e Princípios Fundamentais.	66
Desenho Urbano.	70
<b>Considerações Finais</b>	78
<b>Referências Bibliográficas</b>	80
<b>Anexos</b>	83

# ÍNDICE DE FIGURAS

## 01. Turismo e Centralidade

- Fig.1. La Defense, Central Business Districts.** (fonte: <http://www.parisdigest.com>) 17
- Fig.2. Sacre Coeur, zona histórica de Paris.** (fonte: <http://www.thousandwonders.net>) 17

## 02. Estefânia uma Centralidade emergente

- Fig.3. Enquadramento Territorial da área de estudo.** (fonte: adaptado de [bing.com/maps](http://bing.com/maps)) 20
- Fig.4. Escalas espaciais de análise.** (fonte: adaptado de [bing.com/maps](http://bing.com/maps)) 22
- Fig.5."Vista de Sintra – Tirada da estrada denominada As murtas", de Domingos Schioppetta, 1829.** (fonte: <http://www.aminhasintra.net>) 23
- Fig.6. Carta histórica de Sintra, autor e data desconhecidos.** (fonte: [serradesintra.com](http://serradesintra.com)) 25
- Fig.7. "E assim começou a Estefânia..."**, gravura de 1885. (fonte: Bairros de Sintra, Obras de José Alfredo da Costa Azevedo – I, p.125) 26
- Fig.8. Antigo Casino. Arquiteto Norte Júnior (1922-24).** (fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt>) 27
- Fig.9. Cine-Teatro Carlos Manuel, Arquiteto Norte Júnior (1948)** (fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt>) 27
- Fig.10. Excerto do Plano de Gröer – Plano de Urbanização de Sintra, 1949.** (fonte: <http://www.cm-sintra.pt>) 29
- Fig.11. Esquema dos Perfis Transversais – Tipo, Plano de Urbanização de Sintra,1949.** (fonte: Plano de Urbanização de Sintra,1949) 30
- Fig.12. Exemplos de edificado existente na Estefânia.** (fonte: imagem do autor) 31
- Fig.13. Planta de cheios e vazios.**(fonte: imagem do autor) 32
- Fig.14. Planta da rede viária.** (fonte: imagem do autor) 33
- Fig.15. Planta de usos do edificado.** (fonte: imagem do autor) 34

<b>Fig.16. Planta do estado de conservação do edificado.</b> (fonte: imagem do autor)	35
<b>Fig.17. Sistema Urbano Especializado do Município de Sintra.</b> (fonte: adaptado de <a href="http://www.cm-sintra.pt">http://www.cm-sintra.pt</a> )	37
<b>Fig.18. Pilares da sustentabilidade (S) e as suas interações.</b> (fonte: imagem do autor)	38
<b>Fig.19. Dinâmicas Territoriais da AML, 2002.</b> (fonte: PROTAML, 2002)	43
<b>Fig.20. Rede Ecológica Metropolitana.</b> (fonte: <a href="http://www.ccdr-lvt.pt">http://www.ccdr-lvt.pt</a> )	45
<b>Fig.21. Modelo de Desenvolvimento Territorial - PDM de Sintra.</b> (fonte: <a href="http://www.cm-sintra.pt">http://www.cm-sintra.pt</a> )	48
<b>Fig.22. Excerto do Modelo de Desenvolvimento Territorial - PDM de Sintra.</b> (fonte: imagem do autor)	49
<b>Fig.23. Excerto da Carta de Condicionantes do POPNSC.</b> (fonte: imagem de autor)	50
<b>Fig.24. Excerto da Área de Reabilitação Urbana de Sintra.</b> (fonte: imagem de autor)	51

### 03. Casos de Estudo

<b>Fig.25. High Line, Manhattan na Primavera.</b> (fonte: <a href="https://www.timeout.com">https://www.timeout.com</a> )	56
<b>Fig.26. High Line, Manhattan no Verão.</b> (fonte: <a href="https://www.timeout.com">https://www.timeout.com</a> )	56
<b>Fig.27. High Line, Manhattan no Outono.</b> (fonte: <a href="http://www.thehighline.org">http://www.thehighline.org</a> )	56
<b>Fig.28. High Line, Manhattan no Inverno.</b> (fonte: <a href="http://www.thehighline.org">http://www.thehighline.org</a> )	56
<b>Fig.29. Esquema volumétrico The Goods Line.</b> (fonte: <a href="http://aspect.net.au">http://aspect.net.au</a> )	58
<b>Fig.30. The Goods Line ambiente noturno.</b> (fonte: <a href="http://aspect.net.au">http://aspect.net.au</a> )	58
<b>Fig.31. The Goods Line ambiente diurno.</b> (fonte: <a href="http://aspect.net.au">http://aspect.net.au</a> )	58
<b>Fig.32. Glass Farm, vista interior.</b> (fonte: <a href="http://www.archdaily.com">http://www.archdaily.com</a> )	60
<b>Fig.33. Esquema volumétrico Glass Farm.</b> (fonte: <a href="http://www.archdaily.com">http://www.archdaily.com</a> )	60
<b>Fig.34. Glass Farm, vista lateral.</b> (fonte: <a href="http://www.archdaily.com">http://www.archdaily.com</a> )	60
<b>Fig.35. Glass Farm vista exterior.</b> (fonte: <a href="http://www.archdaily.com">http://www.archdaily.com</a> )	60

#### 04. Proposta da regeneração urbana na Estefânia

<b>Fig.36. Criação de um ponto de referência.</b> (fonte: adaptado de bing.com/maps)	63
<b>Fig.37. Limites da área de intervenção.</b> (fonte: adaptado de bing.com/maps)	65
<b>Fig.38. Limites da área de intervenção.</b> (fonte: adaptado de bing.com/maps)	65
<b>Fig.39. Diagrama condutor de projeto.</b> (fonte: imagem do autor)	66
<b>Fig.40. Planta geral de projeto.</b> (fonte: imagem do autor)	69
<b>Fig.41. Planta de Cobertura – Escala 1.1000</b> (fonte: imagem do autor)	71
<b>Fig.42. Alçado Nascente</b> (fonte: imagem do autor)	74
<b>Fig.43. Alçado Poente</b> (fonte: imagem do autor)	74
<b>Fig.44. Alçado Sul</b> (fonte: imagem do autor)	74
<b>Fig.45. Corte Transversal AA'</b> (fonte: imagem do autor)	74
<b>Fig.46. Corte Transversal BB'</b> (fonte: imagem do autor)	74
<b>Fig.47. Corte Longitudinal CC'</b> (fonte: imagem do autor)	74
<b>Fig.48. Sistema de vistas do projeto</b> (fonte: imagem do autor)	75
<b>Fig.49. Vistas</b> (fonte: imagem do autor)	76
<b>Fig.50. Vistas</b> (fonte: imagem do autor)	76
<b>Fig.51. Vistas</b> (fonte: imagem do autor)	76

#### Anexos

<b>Fig.52. Postal da Estefânia, autor e data desconhecidos.</b> (fonte: Arquivo Histórico de Sintra)	84
<b>Fig.53. Postal da Estefânia, autor e data desconhecidos.</b> (fonte: Arquivo Histórico de Sintra)	84
<b>Fig.54. Postal da Estefânia, autor e data desconhecidos.</b> (fonte: Arquivo Histórico de Sintra)	85
<b>Fig.55. Postal da Estefânia, autor e data desconhecidos.</b> (fonte: Arquivo Histórico de Sintra)	85
<b>Fig.56. Maqueta – Relevos e Conexões</b> (fonte: imagem do autor)	86
<b>Fig.57. Maqueta – Relevos e Conexões</b> (fonte: imagem do autor)	86
<b>Fig.58. Maqueta com esquiço – Proposta do edificado</b> (fonte: imagem do autor)	87



<b>Fig.59. Maqueta com esquiço – Proposta do edificado</b>	87
(fonte: imagem do autor)	
<b>Fig.60. Maqueta com esquiço – Proposta do edificado</b>	87
(fonte: imagem do autor)	
<b>Fig.61. Esquema da estratégia da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	88
<b>Fig.62. Imagem da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	88
<b>Fig.63. Imagem da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	89
<b>Fig.64. Imagem da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	89
<b>Fig.65. Imagem da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	90
<b>Fig.66. Maqueta da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	91
<b>Fig.67. Maqueta da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	91
<b>Fig.68. Maqueta da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	92
<b>Fig.69. Maqueta da proposta</b> (fonte: imagem do autor)	92
<b>Fig.70. Painel 1</b> (fonte: imagem do autor)	94
<b>Fig.71. Painel 2</b> (fonte: imagem do autor)	95
<b>Fig.72. Painel 3</b> (fonte: imagem do autor)	96
<b>Fig.73. Painel 4</b> (fonte: imagem do autor)	97
<b>Fig.74. Painel 5</b> (fonte: imagem do autor)	98
<b>Fig.75. Painel 6</b> (fonte: imagem do autor)	99
<b>Fig.76. Painel 7</b> (fonte: imagem do autor)	100
<b>Fig.77. Painel 8</b> (fonte: imagem do autor)	101
<b>Fig.78. Painel 9</b> (fonte: imagem do autor)	102

# ÍNDICE DE QUADROS

## 01. Estado do Conhecimento

**Quadro 1. Fatores chave para o desenvolvimento do Turismo de Natureza** (fonte: <http://www.turismodeportugal.pt>, Turismo de Natureza 2006, p.19) 12

**Quadro 2. Perfil dos consumidores dos principais segmentos Natureza** (fonte: <http://www.turismodeportugal.pt>, Turismo de Natureza 2006, p.32) 13

## LISTA DE ABREVIATURAS

**AML** – Área Metropolitana de Lisboa

**ARU** – Área de Reabilitação Urbana

**CCOC** – Centro Cultural Olga Cadaval

**CHS** – Centro Histórico de Sintra

**CMS** – Câmara Municipal de Sintra

**CP** – Comboios de Portugal

**CCRLVT** – Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo

**MDT** – Modelo de Desenvolvimento Territorial

**ONG** – Organização não Governamental

**PDM** – Plano Diretor Municipal

**PEOT** – Planos Especiais de Ordenamento do Território

**PMOT** – Plano Municipal de Ordenamento do Território

**PNSC** – Parque Natural Sintra-Cascais

**POOC** – Plano de Ordenamento da Orla Costeira

**POPNSC** – Plano de Ordenamento do Parque Natural Sintra-Cascais

**PP** – Plano Pormenor

**PROT** – Plano Regional de Ordenamento do Território

**RAN** – Rede Agrícola Nacional

**REM** – Rede Ecológica Metropolitana

**REN** – Rede Ecológica Nacional

**UNESCO** – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

**UOPG** – Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

**UT** – Unidade Territorial



## 00. INTRODUÇÃO

## Objeto e Objetivos

O presente projeto final de mestrado intitulado *O Fim da Linha- Regeneração Urbana na Estefânia* surge como elemento de investigação perante um conjunto de problemáticas desenvolvidas num território com a característica de se estruturar a partir de duas centralidades, uma de carácter histórico – Centro Histórico de Sintra – onde se encontra a Vila Velha de Sintra e uma outra cuja expansão está associada ao desenvolvimento industrial, chamada *Vila Nova* de Sintra, também comumente conhecida como a Estefânia de Sintra. Neste contexto importa analisar o desenvolvimento destas centralidades.

Procurando complementar o conhecimento adquirido na cadeira de Laboratório de Projeto VI, esta tese pretende estudar, compreender e encontrar soluções para problemas como a desarticulação entre as centralidades, que, consequentemente, levaram ao esquecimento da Estefânia enquanto área central e ao enfraquecimento da sua identidade. Assim sendo, foram estas as razões que levaram à escolha da Estefânia como objeto de estudo.

Como resposta surge a definição de uma proposta de intervenção urbana que se apoia em conceitos atuais como, por exemplo, regeneração urbana como estratégia de um processo de reestruturação de um território desarticulado e de identidade desvirtuada.

O presente trabalho pretende assim dar especial enfoque ao potencial do espaço público de modo a proporcionar um desenvolvimento uniforme desta centralidade, articulando-a com o Núcleo Histórico de Sintra. Para esse efeito foram definidas ações que procuram resolver essas necessidades sendo elas a recuperação da condição central da área de intervenção, através de um projeto urbano que estabeleça a continuidade, proporcione a criação de atividades culturais e de lazer como objeto de revitalização e proporcione uma oferta turística cultural e, simultaneamente, sustentável que integre uma oferta diversificada de atividades multidisciplinares que se desenvolvam em função da natureza e da cultura.

Estas ações têm como objetivo basilar a conceção de uma proposta estratégica que parte do projeto urbano de modo a alcançar uma solução urbanística e estabelecer uma continuidade desde o CHS até à Estefânia bem como despertar a mudança através da proposta de um lugar urbano que seja estimulante e gerador de identidade.

## Motivações do Autor

Para um urbanista, ou aspirante a tal condição, a possibilidade de contribuir para algo tão complexo como a cidade contemporânea é a concretização de um objetivo que se procura atingir desde momento inicial em que embarcamos no mundo da arquitetura e do urbanismo. A cidade como a conhecemos é fruto de uma evolução em diversos campos, tanto a nível social, espacial, económico, entre outros. Estas mutações, se assim lhes podemos chamar, originam e tornam necessárias mudanças na conceção e gestão das cidades e consequentemente no território.

*O crescimento das cidades esteve sempre correlacionado ao longo da história com o desenvolvimento dos meios de transporte e de armazenamento dos bens necessários para aprovisionar quantitativos populacionais cada vez maiores, qualquer que fosse a estação do ano (Ascher, 2010).* Com este parágrafo introduzo a minha motivação perante o tema de projeto escolhido e a respetiva necessidade de regeneração da área de intervenção.

A Estefânia de Sintra assume-se como um novo centro adjacente ao Núcleo Histórico de Sintra. Esta área evidenciou-se no início do século XIX, devido à expansão associada à criação da linha ferroviária de Sintra (linha que liga Sintra a Lisboa) assim como área que assume um papel de proteção da identidade do Centro Histórico. Através destas características a Estefânia assume uma posição de grande relevância, não só para a Vila Velha como no município em geral.

Perante a possibilidade de trabalhar numa zona adjacente a um Centro Histórico torna-se importante falar da articulação entre os mesmos.

Esta área, considerada como a primeira linha periférica do CHS teve o seu apogeu, mas tem sofrido um grande declínio, principalmente devido à evolução do transporte individual, o automóvel. Assumia-se como uma área de veraneio onde existia, para além do carácter de bairro, uma certa harmonia entre os moradores e visitantes, mas atualmente a urbanidade deste local está desvirtuada.

Hoje em dia, qualquer turista que visite Sintra cinge-se ao CHS, local repleto de património qualificado (Património da Humanidade pela UNESCO), acabando a área da Estefânia por ficar esquecida apesar de existirem diversos equipamentos culturais e pontos de interesse, mas com a descontinuidade e uma malha urbana desarticulada originam-se falhas de conexão entre estes dois lugares.

Neste documento procura-se perceber o porquê deste esquecimento e degradação de um espaço que em tempos funcionava e, ao mesmo tempo, criar uma estratégia que permita uma melhor articulação entre estas duas áreas, sendo a Estefânia o lugar indicado para a criação de novas infraestruturas, equipamentos que cativem a estada das pessoas, atraindo os fluxos da Vila Velha para esta continuidade e atrair novamente a população para residir neste centro, visto verificar-se ao longo dos anos um enorme decréscimo de população dos centros históricos, pelo facto destes terem vindo a tornar-se em áreas musealizadas, característica que contribui para a sua inabitabilidade, com o objetivo de tornar a Estefânia num novo centro moderno.



## Metodologia e Organização do Trabalho

O projeto final de mestrado realizou-se num conjunto de fases, com a seguinte ordem:

**Fase\_01:** Análise teórica – esta primeira fase consiste na compreensão e aprofundamento, das articulações entre centros históricos e centros modernos, como são estes elementos originados e perceber as relações físicas e sociais entre estas centralidades. Nesta fase exploram-se algumas das vertentes do turismo, tais como o turismo cultural como elemento estratégico divulgador de cultura no mundo, perceber como se assume na realidade dos dias que decorrem. Neste conceito (turismo), faz-se também uma abordagem às problemáticas associadas a este fenómeno como o turismo de massas, procurando que tipo de respostas são tomadas para combater este tipo de turismo, aparecendo assim o turismo sustentável como solução.

Para o entendimento do conceito de regeneração urbana selecionaram-se casos de estudo que permitam uma compreensão real do que melhor se faz nesta área.

**Fase\_02:** Contextualização e análise do caso de estudo – A segunda fase consiste numa recolha e análise de informação relacionada com o caso de estudo às diversas escalas; perceber como a Estefânia se desenvolve e a sua importância no desenvolvimento de Sintra e da Área Metropolitana de Lisboa; analisar o desenvolvimento de Sintra até à atualidade; perceber como a Estefânia se integra no contexto de expansão do Centro Histórico de Sintra.

**Fase\_03:** Reorganização da informação obtida nas fases 01 e 02.

**Fase\_04:** Trabalho de campo – Pretende-se nesta fase do projeto final de mestrado, um trabalho de campo previamente planeado e organizado que proporcione ferramentas importantes para investigação. Perceber em Sintra que tipos de vivência existem não só residentes mas a nível turístico, como estão organizadas as zonas de cultura, comércio, habitação, as unidades hoteleiras existentes, infraestruturas de apoio presentes, as deficiências dos tecidos urbanos - linha férrea Sintra-Lisboa – assim como conferir toda a informação que nas fases anteriores foi feita e analisada. Esta fase é absolutamente vital para a realização do projeto, visto que é a partir dela que se poderá adquirir a informação mais perto do real.

**Fase\_05:** Nesta fase, após o levantamento de informação feito no trabalho de campo, proceder-se-á a uma segunda reorganização de informação, assim como à criação de peças resultantes da fase anterior.

**Fase\_06:** Proposta – Definição de uma estratégia e a consequente proposta do projeto de regeneração urbana na Estefânia de Sintra assim como a elaboração das peças finais da proposta.

## 01.TURISMO E CENTRALIDADE

## O Turismo e a sua vertente cultural

No contexto do presente trabalho torna-se relevante explorar e perceber como é que o Turismo assume um papel importante no desenvolvimento mundial, nos diversos setores da sociedade, este fenómeno vai-se evidenciando ao longo da história, mas a palavra que hoje o define surgiu no início século XIX.

*O turismo é um fenómeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, económica e cultural (De la Torre, 1992).*

No decorrer dos anos, o turismo tem-se assumido como um fator de grande relevância à escala global. Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), este é considerado um dos principais sectores socioeconómico, político, cultural e ambiental a nível mundial. *A indústria do turismo é das que estão em maior crescimento na Europa e no mundo (CE, 1997).*

McIntosh e Goeldner (1990) definem o turismo como um somatório de fenómenos e relações que surgem de interações entre turistas, empresários do sector, governos e comunidades recetoras no processo de atração e receção de turistas e outros visitantes. Por sua vez, o modelo desenvolvido por Neil Lieper (Lieper 1990) refere que o turismo é definido como um conjunto de indivíduos, negócios, organizações e locais que de alguma forma se relacionam com uma experiência de viagem.

A definição de turismo é motivo de diversos estudos por parte de vários autores do mais diversificado conjunto de áreas, contudo a definição mais reconhecida deste fenómeno é criada pela Organização Mundial do Turismo em que considera o turismo como *um conjunto de atividades realizadas pelas pessoas durante as suas viagens e estadias em lugares diferentes do seu ambiente habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, tendo em vista lazer, negócios ou outros motivos não relacionados ao exercício de uma atividade remunerada no lugar visitado (ONU / OMT, 1999).*

Neste seguimento, o turismo começa a afetar o modo de vida das pessoas, criando um novo paradigma na sociedade. O facto de existir uma multitude de escolhas neste sector, torna-o um meio fácil de satisfazer o mais diversificado tipo de pessoas, contribuindo para o seu enriquecimento cultural e pessoal.

A exploração deste fenómeno leva-nos a analisar os diversos campos e vertentes que ele assume na sociedade atual e que impacto tem nos países e no mundo.

Neste contexto, numa abordagem mundial, Portugal tem vindo a marcar intensamente a sua posição afirmando-se como um destino bastante diversificado a nível turístico, este reconhecimento a nível internacional foi feito pela prestigiada revista dedicada ao turismo de excelência *Condé Nast Traveller*, elegendo Portugal como o melhor destino para se viajar em 2013, referindo que este possui um especial encanto que é visível nas tradições do país, com cidades que combinam com a modernidade com o peso visível da história, paisagens e praias que nos reconciliam com a natureza. Nesta pequena frase estão presentes os principais contributos para que Portugal possa estar na vanguarda do turismo. É importante referir que a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, contribuiu igualmente para este destaque, pois a atribuição de património mundial em Portugal desperta a economia e os agentes que a estimulam sobretudo o turismo. A atribuição desta designação contribui para estratégias que preservem a cultura do lugar.

A identidade do País e a sua preservação tornam-se aspetos vitais para que exista uma relação saudável entre o turismo e o quotidiano das pessoas que realmente vivem nos sítios.

Como já foi mencionado anteriormente o fenómeno *Turismo* tem assumido um papel de relevância no crescimento económico, tornando-se uma das principais atividades económicas de inúmeros países. No caso de Portugal, o Estado Português atribuiu-lhe um estatuto prioritário, que originou a aprovação em 2007 do Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT): *este plano constitui a base de orientação estruturante do setor, permitindo a agentes públicos e privados alinharem estratégias, compreenderem mutuamente os seus objetivos e definirem ações comuns mais eficazes e coerentes.* (PENT, 2007). Neste plano estratégico são também definidos os elementos diferenciadores que constituem os recursos turísticos que distinguem Portugal de outros destinos concorrentes, na forma como os recursos turísticos dão resposta às motivações daqueles que nos procuram – clima e luz, história, cultura e tradição,

hospitalidade e diversidade concentrada. Partindo desta definição surgem dez produtos estratégicos entre os quais importa referir o *touring* cultural e paisagístico, ou turismo cultural.

*O turismo cultural é um dos segmentos mais importantes do turismo* (Richards, 2013). O turismo cultural no sentido mais amplo seria aquele que não tem como atrativo principal um recurso natural. As coisas feitas pelo homem constituem a oferta cultural, portanto este tipo de turismo seria aquele que tem como objetivo conhecer os bens materiais e imateriais produzidos pelo homem (Barretto, 2006). Esta vertente é aquela que demonstra a maior identidade de um sítio e é aquela que mais se procura preservar. O turismo cultural caracteriza-se pela particularidade de oferecer produtos distintos ao turista que potenciam o enriquecimento pessoal causando ao mesmo um sentimento de proximidade com os locais visitados, ficando na memória a identidade do lugar. Assim, o turismo cultural *cobre todos os aspetos através dos quais as pessoas aprendem sobre as formas de vida e pensamento umas das outras* (McIntosh e Goeldner, 1994).

Importa referir que o património histórico e cultural assume um papel de grande relevância nesta vertente do turismo pois associa-se a pontos de interesse culturais. A OMT (2000) identifica o turismo cultural como uma mistura de interesses que se relacionam com os estilos de vida de cada um – costumes, religião, gastronomia e arquitetura.

A cultura de um lugar deve ser mantida e preservada e depois partilhada e a criação de condições para essa proteção é vital não só por uma viabilidade turística como para a preservação da identidade de um lugar. O turismo cultural necessita desta troca de relações sociais como forma do turista ficar a conhecer a tradição, hábitos e costumes do destino que visita, reconhecendo assim a essência do lugar. É um tipo de turismo que transcende o físico, é apenas adquirido de forma emocional.

Nos dias de hoje o turismo cultural tem contribuído para a existência de um consumo de massas, como refere o autor Manuel Vaquero *a cultura torna-se objeto de consumo de massas e o turismo cultural constitui uma manifestação do consumo e cultura de massas* (Vaquero, 2006).

## O Turismo Sustentável por oposição ao Turismo de Massas

Apesar de atrativo em vários campos, o turismo pode conduzir a efeitos negativos caso a sua exploração não seja controlada e regulada. A massificação é um dos principais problemas, que por sua vez pode interferir na preservação cultural, ambiental e patrimonial de um país. Associada a esta massificação está aquele que é designado por Turismo de Massas, este tipo de turismo surgiu entre os anos 1970 e 1990 e era principalmente caracterizado pela implantação indevida de equipamentos turísticos, sem qualquer tipo de preocupações pelo ambiente. Esta vertente do turismo torna-se um dos principais fatores de descaracterização dos lugares, visto influenciar bastante o afastamento da população local. A rentabilidade económica é o fator de maior relevância para esta vertente do turismo e, por norma, não se pratica um turismo de qualidade. Contudo, nos finais do século XX começam a surgir preocupações, levando à adoção de novas formas de turismo tais como o turismo sustentável. A OMT refere-se ao turismo sustentável sendo aquele que satisfaz as necessidades dos turistas, das regiões recetoras e que as proteja e potencie novas oportunidades (OMT,2003).

Godfrey (1996) refere que o turismo sustentável surge como alternativa ao turismo de massas. A necessidade de preservação em diversos campos como a cultura, natureza, arquitetura entre outros são o principal enfoque do turismo sustentável.

Ao abordarmos esta vertente do turismo é importante referenciar que este assume duas direções, o **turismo de natureza** e o **ecoturismo**.

*O turismo de natureza tem como motivação principal a vivência de experiências de grande valor simbólico, interagir e usufruir da Natureza* (Turismo de Natureza, 2006). Este tipo de turismo assume dois tipos de Mercado: o mercado de natureza *soft* em que as experiências se baseiam na prática de atividades ao ar livre de baixa intensidade (passeios, excursões, percursos pedestres, observação da fauna, etc.) representando cerca de 80% do total de viagens de natureza e o mercado de natureza *hard* em que as experiências se relacionam com a prática de desportos na natureza (*rafting, kayaking, hiking, climbing, etc.*) e/ou de atividades que requerem um elevado grau de concentração ou de conhecimento, representando cerca de 20% do total das viagens de Natureza (Turismo de Natureza, 2006).

Por sua vez, o ecoturismo, apesar de muitas vezes ser associado ao turismo de natureza, começa a assumir uma posição isolada comparativamente ao turismo convencional. O ecoturismo tem crescido entre 15% a 25% ao ano enquanto o convencional fica-se pelos 7,5% ao ano. *O ecoturismo representa uma forma mais abrangente de viajar, os seus praticantes devem respeitar, ter vontade de aprender e de beneficiar o ambiente e as comunidades. (...) Caracteriza-se por equipamentos de pequena escala em localidades remotas para onde se deslocam pequenos grupos de turistas* (Dinis, 2005).

O pensar de forma sustentável, tem contribuindo para o desenvolvimento de estratégias dissuasoras face ao turismo de massas, havendo uma maior preocupação na preservação de elementos que definem um lugar.

O turismo sustentável é uma resposta saudável tanto para aqueles que o pratiquem quer por aqueles que o acolham, a identidade é algo que importa preservar trazendo reconhecimento e enriquecimento, não só a nível económico como social e ambiental.

Quadro 1. Fatores chave para o desenvolvimento do Turismo de Natureza.

Factores	Natureza	
	soft	hard
Paisagens naturais únicas e com forte atractividade	■	■
Flora e fauna abundante e diversa	■	■
Adequadas infra-estruturas de acolhimento, sinalização e equipamentos básicos (áreas de descanso, centros de acolhimento e informação, etc.)	■	■
Ampla e variada oferta de rotas e itinerários (extensão, dificuldade, etc.) adaptada a diversas tipologias de turistas / visitantes	■	■
Boa relação preço / qualidade	■	■
Bom grau de tecnologia, know how e experiência na gestão de actividades especializadas	■	■
Bom funcionamento de prestadores de serviços de apoio: aluguer de equipamentos e materiais, transporte, etc.	■	■
Eficaz cobertura de seguros	■	■
Eficaz funcionamento dos serviços de resgate e serviços médicos de urgência	■	■
Excelentes guias e monitores, com domínio de idiomas	■	■
Alojamento integrado na envolvente natural	■	■
Sistema de certificação de espaços naturais	■	■
Sistema de certificação das empresas	■	■

Legenda: ■ Factor chave, imprescindível ■ Factor importante, mas não imprescindível

Fonte: Avaliação de THR & ILM.



Quadro 2. Perfil dos consumidores dos principais segmentos.

% do mercado	Motivação principal	Perfil básico
40%	Descansar e relaxar na natureza	Pessoas para as quais o descanso é a principal motivação das suas férias e escolhem um ambiente de natureza como sendo o mais adequado.
30%	Interesse básico / ocasional na natureza	Pessoas com um interesse básico ou apenas ocasional na natureza. Claramente, não é a motivação principal da viagem, mas pode converter-se num factor de atracção complementar que causa valor acrescido à experiência da viagem.
15%	Interesse elevado / frequente na natureza	<p>Pessoas com grande interesse pela natureza e para as quais é uma motivação importante da sua viagem.</p> <p>A natureza deve complementar-se com outros atractivos do destino (cultural, monumental...) e deve poder desfrutar-se em boas condições de conforto e segurança.</p> <p>Nesta categoria encontram-se os ecoturistas que se encontram na sua primeira fase, ou turistas com elevada consciência ambiental e ecológica.</p>
10%	Interesse profundo / habitual na natureza	<p>Pessoas para as quais a natureza converte-se no motivo e principal foco de interesse da sua viagem, seja por motivos de aprendizagem, de prazer estético, de investigação, compromisso ético, etc.</p> <p>Nesta categoria incluem-se tanto os ecoturistas numa fase mais avançada, com uma profunda preocupação pelo equilíbrio ambiental e pelos impactos da actividade turística sobre os espaços e comunidades receptoras, como os amantes ou estudiosos de determinadas manifestações naturais.</p>
5%	Desportos de aventura na natureza	<p>Pessoas para as quais o motivo principal da sua viagem é a prática dos seus desportos preferidos, que encontram na natureza o quadro mais adequado.</p> <p>Isto é, o interesse principal reside não na natureza em si mesma mas como facilitadora das condições ou do cenário que permite a prática das actividades desportivas.</p>
<div> <div>Natureza soft</div> <div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> </div> <div>Natureza hard</div> </div>		

## Centros e Centralidades

Os centros e as centralidades desempenham um papel fundamental na estrutura urbana, podendo refletir a origem, crescimento e evolução do território construído. Estes elementos urbanos podem assumir um carácter historicista, tendo esta condição sido herdada pelo fator tempo constituindo-se num elemento de extrema importância para a memória e identidade do lugar. Para Gaspar (1985) *o centro reproduz a cidade, o seu valor e a sua importância económica.*

*Com o crescimento para o exterior e a sobreposição de elementos de várias épocas que, em parte, se recobrem e substituem uns aos outros, as partes mais antigas da cidade tornam-se como um palimpsesto, livro escrito e reescrito inúmeras vezes, sucessão de testemunhos de várias épocas, monumento que nos traz vivo o passado, nos dá a dimensão temporal com a sequência dos factos que estruturam as identidades.* (Barata Salgueiro, 2005)

A memória de uma cidade é representativa da sua identidade. Por norma, existe um fator físico que conta a sua história e assume-se como um centro ou, por outras palavras, como o coração da urbe. As cidades primordiais europeias tem a característica de possuir uma sedimentação histórica que por norma coincide com o Centro Histórico, possuindo elementos patrimoniais de grande relevância para a história de um lugar. *A estrutura interna da cidade apresentava-se organizada em torno de um centro orgânico fundado por razões religiosas e culturais* (Merlin, 1998). A alma da cidade reside nestes centros que regra geral são a área mais antiga da cidade, tornando-se muitas vezes no cerne da cidade moderna. Segundo a Direção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano estes núcleos de cariz histórico são o ponto de origem de um aglomerado urbano, correspondente à zona mais consolidada do aglomerado, frequentemente localizada intramuros ou com vestígios das antigas muralhas, e onde se agrupam, em estratos temporais sucessivos ou sobrepostos, os edifícios mais representativos e a arquitetura monumental (...) (DGOTDU, 2005).

Os centros históricos, possuem características já bastante estruturadas dada a sua composição histórica, *esta memória coletiva constitui um quadro de referência*

*fundamental para o equilíbrio psicológico necessário para reagir às mudanças que constantemente se prefiguram nas nossas cidades* (Barata Salgueiro, 1999).

As características estruturais associadas a estes centros, contribuem para a criação de extensões urbanas, tanto como forma preventiva de preservação como forma de criar novos centros adequados às necessidades da sociedade atual.

Os Centros Históricos obedeceram a um modo de vida já desaparecido sendo nos dias de hoje difícil de integrá-lo na vida quotidiana da sociedade, começando a ser vistos como museus a céu aberto, sendo um alvo de bastante interesse turístico.

Deste modo, com a problemática envolta na agregação da arquitetura com os hábitos desenvolvidos pela sociedade atual, começam a surgir expansões com o objetivo de proteger estes centros e também como forma de criar algo que satisfaça as necessidades de uma sociedade moderna apoiada em novos moldes de viver, relacionar e deslocar.

O aparecimento destes centros começa a surgir associado ao aparecimento das ferrovias, ou seja, articulados com o desenvolvimento industrial. Dado este acontecimento e com a construção de linhas ferroviárias nascem novos núcleos que se desenvolvem em torno das estações formando novos bairros que adquirem uma posição mais central a nível de acessibilidades. *Estes centros são assumidos como emergentes e desencadearam um crescimento espacial acelerado, neste contexto, nascem progressivamente novas conceções de cidade marcadas fundamentalmente pelas lógicas que regiam o mundo industrial que se tinha tornado dominante* (Ascher, 2008). Estas novas lógicas vieram quebrar o estigma de associar exclusivamente a palavra “centro” a um lugar com uma herança histórica, permitindo uma nova associação ao centro moderno.

Surge então um caso na Europa que rompeu com este pensamento: a cidade de Paris é caracterizada pela sua vasta historicidade, possuía um centro de cariz histórico bastante consolidado, mas com a sociedade moderna em pleno crescimento nasce a necessidade de criar um *Central Business District* (CBD).

Com estes novos centros a cidade começa a tornar-se multicêntrica. As novas áreas centrais estão associadas às necessidades da sociedade atual, com maior acessibilidade e com uma organização estrutural mais adequada aos dias de hoje.

Estes organismos começam por sua vez a assumir-se como áreas independentes, sendo-lhes atribuído a designação de *centralidades*.

As centralidades podem ter uma origem historicista – centro histórico – ou, por outro lado, pela necessidade de crescimento urbano – centro moderno.

*Assim, a cidade pode ter um só centro ou vários centros.* (Lynch, 2015)

O conceito de centralidade tem sido objeto de estudos recentes, a *Revista Território* aborda este conceito e categoriza os diferentes tipos de centralidades, surgindo as áreas centrais como os *Central Business Districts*, que funcionam como o principal polo comercial e financeiro da cidade, que por norma apresentam as maiores taxas de densidade populacional.

Os centros históricos tem a característica de serem centralidades que mais atraem o turismo pelo património histórico que os identifica, ficando as “novas centralidades” como o caso das CBD com uma função de empregabilidade e como uma necessidade de expansão. *Cada espaço urbano tem o seu próprio nível de centralidade* (Cutini, 2001). Estas centralidades não desempenham apenas um papel físico, elas são possuidoras de uma identidade que lhes permite serem reconhecidas não só a nível urbano como a nível social.

*É provável que inicialmente as cidades tenham sido contruídas por razões simbólicas e, mais tarde, por motivos de defesa, mas rapidamente se tornou evidente que uma das suas principais vantagens foi o acesso melhorado que elas proporcionam* (Lynch, 2015).

Atualmente, as centralidades desempenham um papel de grande importância quer na sociedade quer a nível territorial, tornando-se em elementos que transmitem a identidade e a cultura de um país. Associado a estes aos centros modernos está a rede de transportes, que possibilitou a criação de várias centralidades, ficando a cidade repartida em áreas centrais desenvolvendo-se a multicentralidade e policentralidade.

O urbanista Kevin Lynch, em *A Boa Forma da Cidade*, aborda a questão dos pontos centrais associando-os a ligações que permitem o reconhecimento da cidade assim como a tornam memorável (Lynch, 2015).

As ligações são um fator de grande relevância no que toca ao desenvolvimento de uma área central. Lynch refere que para um bom progresso a cidade tem de possuir um bom leque de acessos, que intensificam este fenómeno.



Figura 1. La Defense, Central Business Districts.

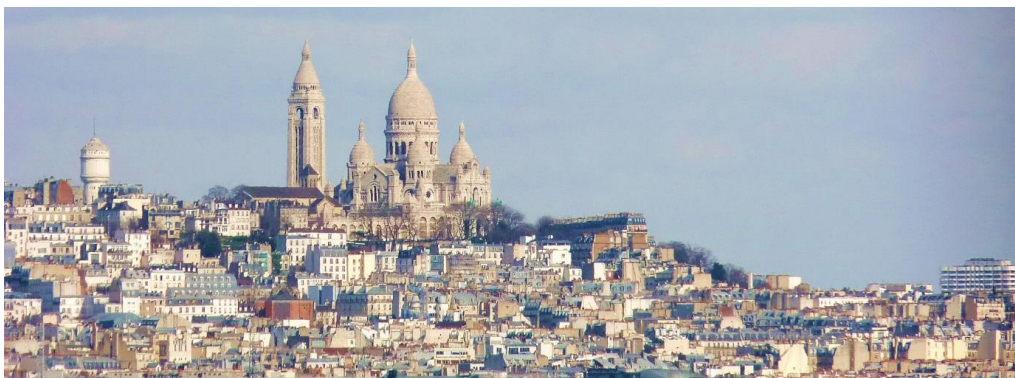


Figura 2. Sacre Coeur, zona histórica de Paris.

## 02.ESTEFÂNIA, UMA CENTRALIDADE EMERGENTE

Neste capítulo pretende-se através de um estudo aprofundado da área de intervenção a nível histórico, morfológico e urbano, referindo os pontos fortes, as suas carências e os aspetos fundamentais para delineação de um projeto urbano capaz de promover o entendimento da Estefânia enquanto centralidade emergente.

## Enquadramento Territorial

O lugar da presente proposta insere-se no concelho de Sintra, sendo um dos 18 municípios integrantes da Área Metropolitana de Lisboa, que é totalizada numa área territorial de 2.934,8Km<sup>2</sup>. Sintra integra ainda a sub-região da Grande Lisboa ocupando 23,2% da AML Norte.

O concelho de Sintra é limitado a norte pelo concelho de Mafra, a sul pelos concelhos de Cascais e Oeiras, a nascente pelos concelhos de Odivelas, Loures e Amadora, e poente pelo Oceano Atlântico. A área de estudo de projeto enquadra-se na União de freguesias de Sintra (São Martinho, Santa Maria, São Miguel e São Pedro de Penaferrim), correspondendo a uma das onze freguesias do concelho.

A Estefânia é caracterizada por ser a primeira linha periférica do Centro Histórico de Sintra e possui uma grande diversidade de acessibilidades quer rodoviárias quer ferroviárias. Caracterizada pelo seu fácil acesso esta área possui dois grandes acessos, um pela Portela de Sintra onde aflui a IC30 e se encontra o interface da Portela (penúltima estação da linha ferroviária de Sintra), e por Ranholas onde se encontra o final da IC19.

É uma zona bastante estratégica a nível urbano, que possui particularidades que a possibilitam de se assumir como um núcleo central. Esta centralidade é também a principal distribuidora no concelho de Sintra para aquele que é o principal percurso para a orla costeira de Sintra (EN247) ou seja para as praias. O litoral de Sintra apresenta uma extensão de costa de 23km, tendo integrado o ponto mais ocidental da Europa, o Cabo da Roca.

No seguimento deste enquadramento é necessário referir a importância da atribuição de escalas espaciais de análise no enquadramento territorial. A escala territorial integra aquela que vai ser a área de intervenção mas que permitirá a Estefânia com todas as zonas envolventes, a nível de acessibilidades e pontos de interesse como forma de manter uma heterogeneidade no território. A escala urbana vai focar-se na área de intervenção, num estudo mais aproximado de forma demonstrar relações mais diretas com envolventes próximas.





Figura 3. Enquadramento Territorial da área de estudo.



- Área de Estudo
- Ligação inter – regional
- Ligações ferroviárias
- Conexão



## Escalas Espaciais de Análise

A análise e compreensão de um meio urbano, coloca-se a diversos níveis, consoante a leitura que se pretende fazer de um determinado território. Para o entendimento da estrutura urbana, das suas continuidades e quebras caracterizam é necessário analisar o território de uma forma mais abrangente de forma a termos a leitura de um conjunto e não só de um excerto.

Analisar a morfologia do local é vital para a compreensão da estrutura urbana deste território. Este pode assumir características de continuidade a nível territorial, mas grandes quebras a nível social. Para abordar esta questão torna-se fulcral não fazer apenas uma análise só à escala da área de estudo mas como à escala da área de intervenção. Para um melhor entendimento desta questão abordada torna-se necessário definir duas escalas espaciais de análise:

A **escala territorial** proporciona uma leitura mais contínua da área urbana, permitindo estabelecer uma relação entre a área de estudo e respetivas áreas urbanas circundantes. Esta escala dá-nos uma visão homogénea da estrutura urbana e de aspetos que a caracterizam.

A **escala urbana** permite uma visão mais aproximada e concreta daquela que a que chamamos de área de intervenção. Esta escala direciona-nos para a especificidade do lugar, das relações que desenvolve com envolvente direta – componente social.

A definição destas escalas permite uma melhor compreensão do território, ambas desempenham leituras distintas, mas interagem uma com a outra.



Figura 4. Escalas espaciais de análise.

- Escala territorial
- Escala urbana

## Da Vila Velha de Sintra à *Vila Nova* - Estefânia

Sintra adquiriu ao passar dos anos um diversificado património arquitetónico e natural, tornando-se este um dos locais mais ricos em multiplicidade patrimonial. As origens deste lugar estão registadas no início do período Islâmico.

No início do Século X está datado aquele que se tornou um dos elementos mais relevantes e icónicos de Sintra- o Castelo dos Mouros. Esta obra de arquitetura islâmica é o grande gerador da Vila Velha de Sintra, sendo o monumento mais antigo a ser implantado na vila.

A arquitetura Manuelina, Renascentista e Neoclássica são as que se encontram mais presentes na Vila de Sintra, estando compreendidas entre os Séculos XIII e XVIII. O Século XIII destacou-se e é assumido com grande importância para a Vila Velha pois no reinado D. Dinis (1279-1325), foram permitidas obras a nível da arquitetura, em que séculos mais tarde viriam a influenciar a construção do Palácio Nacional da Vila de Sintra no reinado de D. João I (1385-1433).

Como em todos os Centros Históricos as camadas sobrepostas de diferentes estilos e épocas são notoriamente visíveis, uns mais que outros, e no Centro Histórico da Vila de Sintra tal característica verifica-se.

A Arquitetura Romântica é a mais presente no Centro Histórico da Vila de Sintra e aquela que mais define esta área, a ideia do romântico veio do surgimento da gravura, que expunha pequenas cenas do quotidiano, em determinados pontos da Vila, era retratado de uma forma que transmitia nostalgia, uma ideia romântica, procurando inserir a sociedade atual num ambiente passado, onde até a ruína era assumida como um despertar de emoções. O Romantismo expressou-se de uma forma intensa na Vila de Sintra não só na arquitetura, como na natureza, literatura mas sobretudo na poesia.



Figura 5. "Vista de Sintra – Tirada da estrada denominada As murtas", de Domingos Schioppetta, 1829.

Lord Byron, poeta inglês, foi uma figura que contribuiu para que a Vila fosse colocada como um dos lugares mais românticos mundo, tendo feito a sua passagem por este promontório da lua em 1850. Os seus poemas e gravuras foram colocados nos olhares do mundo de uma forma íntima e romântica, sendo muitas das vezes a realidade esquecida pois a carga de emoções transmitida pelo lugar é muito forte.

*A Vila de Cintra na Estremadura é, talvez, a mais bela do mundo inteiro (Lord Byron).*

A Vila de Sintra foi evoluindo de uma forma natural, as malhas e os edifícios das mais diversas linguagens arquitetónicas foram-se adaptando às diversas épocas, mas no século XIX começaram a surgir preocupações na preservação do centro histórico despontando a necessidade de se expandir para a periferia do núcleo antigo. Esta expansão urbanística feita de forma controlada tinha como intuito a preservação da identidade do Centro Histórico. Este acontecimento veio também na sequência da revolução industrial, que veio trazer grandes alterações a Sintra, o principal foi a nível da mobilidade surgindo uma maior dinamização nesta nova expansão. A celebração do contrato para a construção dos caminhos-de-ferro foi interpretado como o nascimento da Vila Nova também conhecida por Bairro da Estefânia

A *Vila Nova*, era uma zona onde nada existia, no ano de 1874, em todo o seu perímetro embrionário, existiam apenas 10 casas, das quais as primeiras habitações construídas foram pela companhia dos caminhos-de-ferro para os seus engenheiros ferroviários, que se encontravam incumbidos da responsabilidade de ligar esta área em desenvolvimento à capital. Anos mais tarde com a criação do percurso de elétrico que ligava a Vila Velha-Estefânia-Colares-Praias esta área começou por se assumir como uma zona moderna.





Figura 6. Carta histórica de Sintra, autor e data desconhecidos.



Figura 7. "E assim começou a Estefânia...", gravura de 1885.

O nome de Estefânia surgiu em homenagem a Rainha D. Estefânia, pois esta sentia uma grande ligação com Sintra. Este bairro antes de ter sido nomeado com o nome da Rainha praticamente não existia, e D. Pedro V, pelo pouco tempo que reinou fez com que a partir daquele momento a Vila Nova ganhasse dimensão, transformando-se num novo centro burguês vanguardista acentuando o contraste com a silenciosa Vila Velha de Sintra.

A zona que integra o Bairro da Estefânia pode ser fechada num perímetro formado pelos largos e artérias seguintes: Largo Dr. Virgílio Horta, Rua Dr. Alfredo Costa, Alameda dos Combatentes da Grande Guerra, Rua Câmara Pestana, Bairro das Flores, Largo Dr. António José de Almeida, Rua António Cunha, Av.<sup>ª</sup> General José Estêvão de Morais Sarmiento, Bairro da Portela, Avenida D. Francisco de Almeida, Largo Domingos José de Morais, Avenida Augusto Freire, Rua João de Deus, Avenida Miguel Bombarda e Largo Dr. Virgílio Horta.

É na Estefânia que se encontra os Paços do Concelho, a sua construção ficou concluída em 1909, este edifício ficou incompleto (projeto do arquiteto Adões Bermudes), em que era previsto um outro corpo igual para o lado norte, assim como um torreão, mas não existiram verbas para que fosse construído, atualmente este edifício alberga aquela que é a sede do Município de Sintra.

A Estefânia apesar de uma história curta, foi adquirindo algum património que a ajudou a dinamizar, a 1 de Agosto de 1924 foi inaugurado o Casino de Sintra por uma iniciativa da Sociedade de Turismo de Cintra Lda. que foi um dos grandes equipamentos impulsionadores, uma ideia ambiciosa que procurava dar grandiosidade à Vila Nova.

Esta obra procurava dar dinamismo a esta expansão urbana, sendo o edifício constituído por um salão de exposições, outro salão destinava-se para festas e bailes e outro mais pequeno para leitura. Atualmente o antigo casino alberga o MU.SA – Museu das Artes de Sintra, que estabelece comunicação com o Centro Cultural Olga Cadaval (CCOC).

O CCOC, anteriormente conhecido por Cineteatro Carlos Manuel foi inaugurado a 20 de Novembro de 1948, foi um projeto da autoria do Arquiteto Norte Júnior (assim como o Casino de Sintra), este é assumido como um elemento de estilo modernista tardio, com a característica de possuir elementos *Art Decó*. A construção do novo cineteatro localiza-se sobre o sítio onde tinha funcionado a primeira sala de projeção de filmes em Sintra, o Sintra Cinema. Sendo um local gerador de uma grande vida e representativo de um quotidiano cultural e social de Sintra, este em 1985 sofreu com um incêndio causando a destruição de grande parte do edifício. Passaram três anos após o incêndio e iniciaram-se os primeiros estudos para erguer este espaço cultural que tanto dinamizava a *Vila Nova* de Sintra. O CCOC é um elemento de grande importância para a Estefânia pois cria uma relação entre passado, presente e futuro nesta área destacando-se como um elemento cultural que contrabalança com a cultura projetada pelo CHS.



Figura 8. Antigo Casino, Arquiteto Norte Júnior (1922-24).



Figura 9. Cine-Teatro Carlos Manuel, Arquiteto Norte Júnior (1948).

Na década de quarenta do século XX, foi apresentado o Plano de Étienne de Gröer também conhecido por Plano de Urbanização de Sintra (PUS). Este plano procurava defender a Vila de Sintra e os seus arredores de eventuais agressões urbanísticas, foi projetado para que Sintra se parecesse inalterável até aos dias que decorrem, como afirmou o urbanista Étienne de Gröer *um plano deste género não é um plano de execução, mas sim um plano de princípios* (CMS, 2005).

Os principais objetivos do Plano de Urbanização de Sintra de 1949:

- Proteção da Vegetação;
- Proteção e preservação das suas paisagens;
- Conservação do caráter histórico que Sintra representa;
- Proteção das recordações históricas.

Acompanhando os principais objetivos do Plano, Étienne de Gröer regulou o CHS em diferentes zonas:

- Zonas das quintas;
- Zonas densas das partes já existentes de Sintra;
- Zonas densas da extensão Sintra-Leste;
- Zonas de construção espaçada;
- Pequenas zonas comerciais dos bairros de extensão;
- Zonas industriais;
- Zonas de reservas de terreno para edifícios públicos;
- Zonas de espaços livres público.



A Estefânia era na sua maioria constituída por zona das quintas e zonas comerciais dos bairros de extensão.

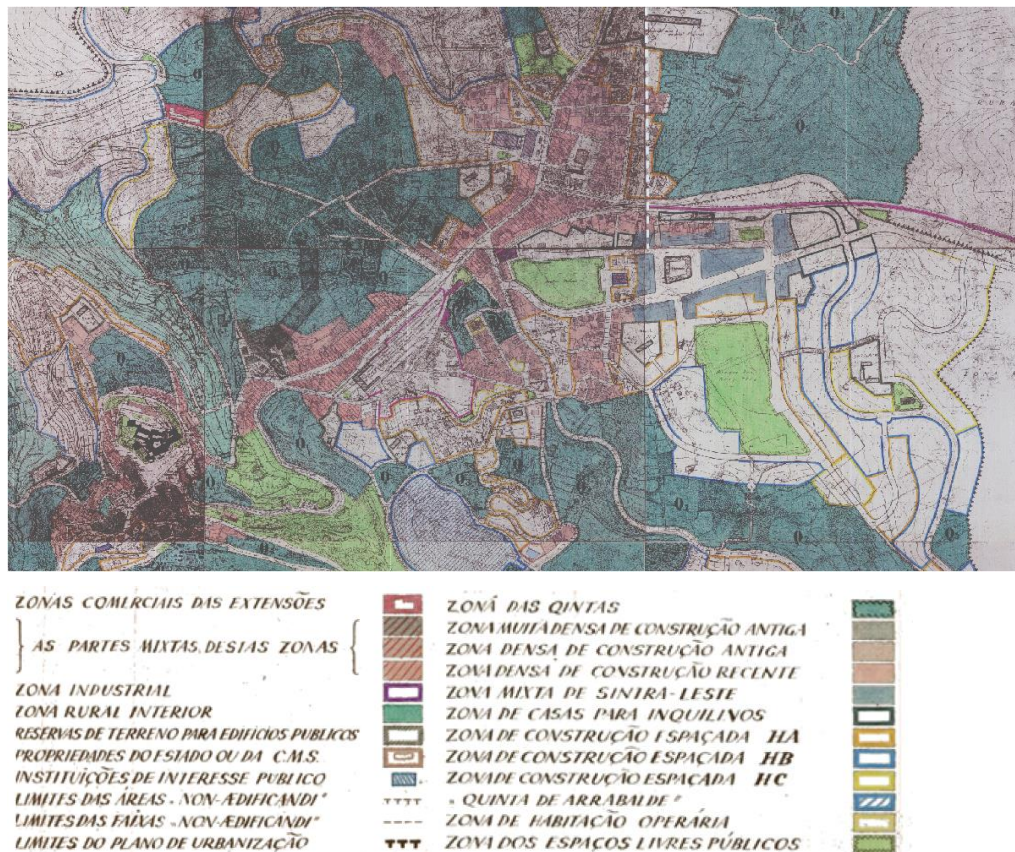


Figura 10. Excerto do Plano de Gröer – Plano de Urbanização de Sintra, 1949.

A preservação do património é o fator de maior relevância neste plano, mas é de referenciar que a sua projeção destruiu uma das maiores referências de Sintra, o emblemático circuito de eléctrico que desenhava continuidade existente entre a Vila Nova e a Vila Velha. Com o PUS foram desenvolvidas mudanças de circulação assim como dos arruamentos, sendo retiradas as linhas do eléctrico passando a existir uma maior dimensão das ruas, dando prioridade à circulação automóvel e autocarros que até então não era permitido. *Com estas medidas verificou-se um aumento do turismo através de novos acessos aos diversos monumentos existentes* (CMS, 2005).

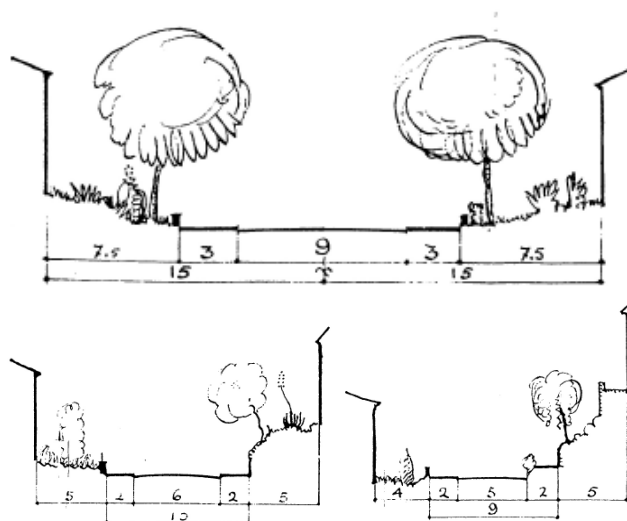


Figura 11. Esquema dos Perfis Transversais – Tipo, Plano de Urbanização de Sintra, 1949.

A proteção deste núcleo teve consequências no desenvolvimento da Estefânia, a estratégia foi sempre pensada como proteção e nunca como expansão e enaltecimento desta primeira linha periférica do CHS acabando por ficar esquecida.

O Plano de Gröer nos anos 70 foi sendo esquecido, e com esse esquecimento levou a desvirtuação completa da área que abrangia o plano, anos depois em 1998 numa publicação extemporânea, as alterações feitas no documento não foram postas em prática, não contribuindo assim para a qualidade e harmonia urbanística da Estefânia.

A Vila de Sintra atualmente é somente associada ao núcleo histórico e à sua Serra, sendo a Estefânia nos dias de hoje um mero lugar de passagem.

Contudo é nesta centralidade que se encontram a maioria dos equipamentos hoteleiros que albergam os turistas que visitam Sintra sendo considerado o principal núcleo hoteleiro, consequentemente, fez com que este lugar comesse a ser pensado para o turista e não para o residente acabado por intensificar a descaracterização do lugar e a sua perda de identidade.

## Vila Nova – Arquitetura do lugar

Assumindo características ímpares, graças ao património existente quer natural quer cultural, existem pontos que nos conduzem a uma leitura mais coerente da estrutura urbana, como arquitetura que assume um papel importante na história do lugar.

Os elementos arquitetónicos que compõem esta área intensificam a imagem desarticulada que caracteriza esta centralidade, fazendo sobressair a ausência de diálogo entre partes. A malha deste aglomerado populacional apresenta características culturais, arquitetónicas e turísticas que podem não só reforçar mas também desenvolver o seu carácter central.

Neste contexto surge a necessidade de proceder a um conjunto de análises à escala urbana, ou seja, ao edificado que se encontra dentro do perímetro da área de intervenção, como meio de um entendimento mais profundo sobre a temática abordada neste capítulo.



Figura 12. Exemplos de edificado existente na Estefânia.



## Vila Nova – Arquitetura do lugar

### Cheios e Vazios

O edificado existente é resultado de várias fases no desenvolvimento desta centralidade, esta área como já foi referido anteriormente era caracterizada por ser uma zona de quintas e que se destinava sobretudo à habitação. Posteriormente com articulação de alguns planos esta área começou a emergir e transformar-se numa centralidade, contudo a Estefânia teve um crescimento exponencial associado aos desenvolvimentos industriais mas como muitas áreas com crescimento desta génese, estagnaram e desde esse marco não tem sofrido quaisquer tipo de alterações significativas para a sua regeneração.

Confirma-se uma significativa dispersão que caracteriza áreas desta natureza, implementadas em áreas com uma topografia acidentada, contudo em certas zonas verifica-se uma preocupação em estruturar uma malha que permita criar continuidades e relações mais coerentes entre edificados e espaços envolventes.



Figura 13. Planta de cheios e vazios.

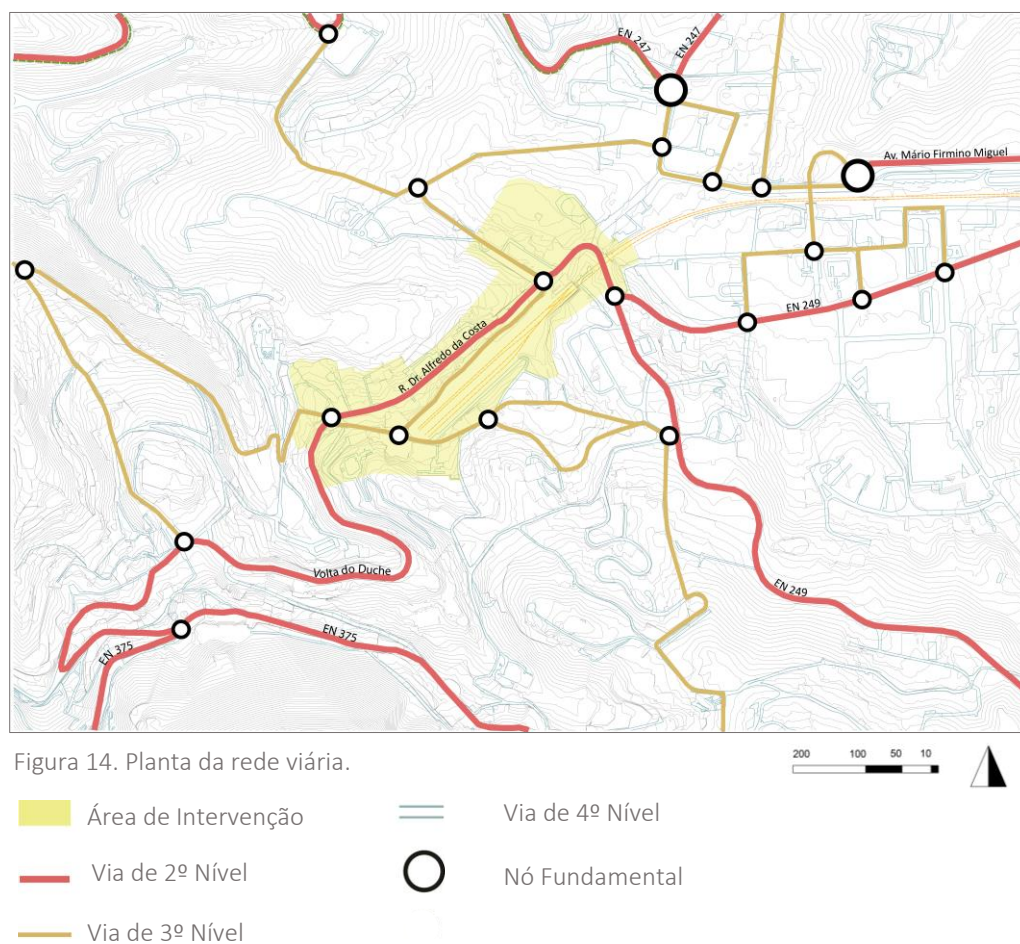
Área de Intervenção

## Vila Nova – Arquitetura do lugar

### Rede Viária

A área de estudo está numa posição geográfica com potencial estratégico a nível regional e municipal no que respeita às acessibilidades rodoviárias e ferroviárias. A forma urbana desta área está acentuadamente marcada pela rede viária que a compõe, que pode dividir-se em rede fundamental (rede estruturante e de distribuição principal – 1º e 2º nível) e rede local (rede de distribuição secundária e de acesso local – 3º e 4º nível) (Relatório de Caracterização do Plano Diretor Municipal).

A rede estruturante de 1º nível é incorporada pela A16 e a IC19, estando diretamente relacionadas com as vias de 2º nível, EN249 e a EN247, correspondendo aos principais acessos da zona onde se insere a área de intervenção. A rede de distribuição secundária e de acesso local, como se pode observar na figura 12, apresenta alguma densidade mas no entanto observam-se deficiências de articulação entre níveis.



## Vila Nova – Arquitetura do lugar

### Usos do Edificado

Verifica-se que dentro dos limites da área de intervenção existe uma significativa variedade de usos, mas a sua maioria destina-se à habitação, os três equipamentos existentes, são a GNR (Guarda Nacional Republicana), os Escuteiros e a Biblioteca Municipal de Sintra. Dos serviços assinalados é importante referenciar a sede do Município de Sintra, o edifício dos Paços do Concelho. Nota-se também que esta área tem alguma expressão a nível turístico, visto apresentar um significativo número de estabelecimentos hoteleiros .

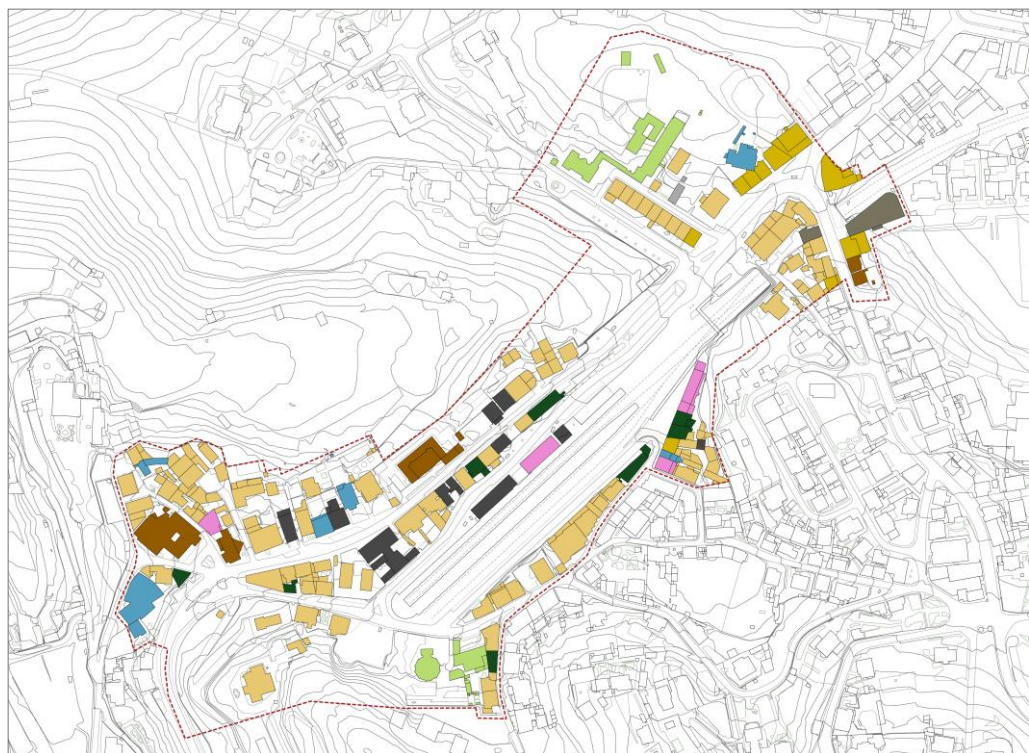
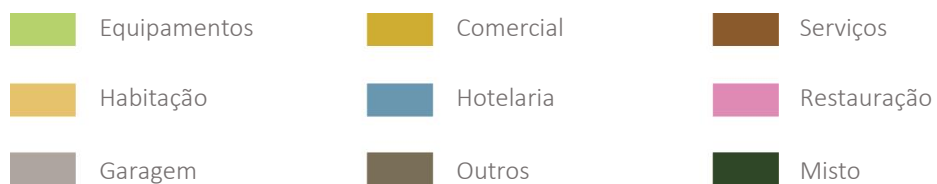


Figura 15. Planta de usos do edificado.





## Vila Nova – Arquitetura do lugar

### Estado de Conservação do Edificado

Na análise da conservação do estado do edificado constata-se que este encontra-se moderadamente conservado, existindo alguns casos pontuais de edificado a necessitar de reabilitação. Os equipamentos que se encontram na condição excelente, são edifícios destinados ao ramo hoteleiro, com isto verifica-se uma preocupação por parte dos estabelecimentos do ramo turístico para a sua divulgação turística. É de referenciar que o edificado que se encontra em pior estado de conservação, destina-se à habitação. Com esta abordagem justifica-se um melhoramento de determinado tipo de edifícios para que dinamize esta centralidade e a mantenha com as suas respetivas características.

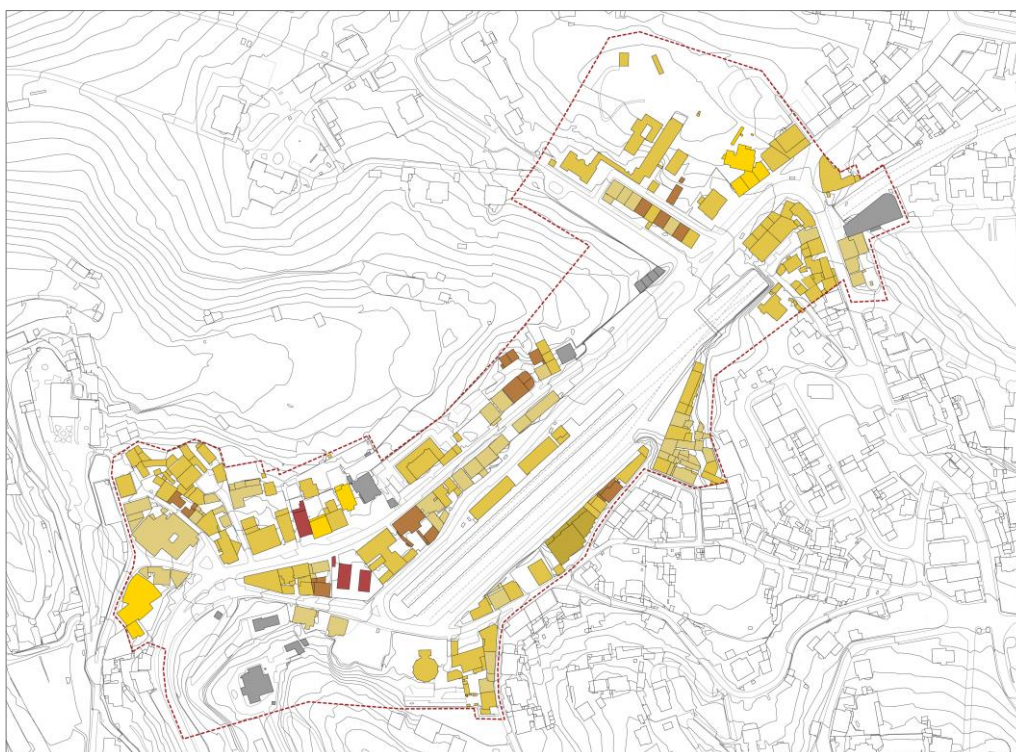


Figura 16. Planta do estado de conservação do edificado.

	Excelente		Mau
	Bom		Péssimo
	Médio		S/ informação

## Estratégias integradas para o Turismo em Sintra

O turismo tem assumido um papel de bastante relevo no desenvolvimento do país, verificando-se um crescimento bastante significativo na região de Lisboa. Desde 2009 tem-se confirmado um crescimento de 6% ao ano, segundo o Plano Estratégico para o Turismo na Região de Lisboa (PERTL) 2015-2019.

Este crescimento tem contribuído para um efeito positivo em diversos sectores, alguns já estabilizados outros em desenvolvimento. Os *city breaks*, golfe, gastronomia, bebidas e sol e mar são produtos que se encontram já amadurecidos e que convidam os turistas a visitarem a região, mas existem produtos que se estão a desenvolver e a ganhar impacto, como é o caso do turismo náutico, turismo de natureza, turismo religioso e saúde e bem-estar.

No contexto do presente trabalho importa abordar as estratégias do turismo para o Município de Sintra.

Sintra tem desenvolvido uma vasta diversidade de ofertas turísticas posicionando-se como uma marca internacional que estabelece uma forte ligação de complementaridade com Cascais e Lisboa. O vasto património cultural e natural são as principais apostas do concelho, assumindo um estado bastante desenvolvido. Sintra insere-se numa das 5 centralidades definidas pelo PETRL 2015-2019, estas foram desenvolvidas com o intuito de criar uma visão integrada para a região de Lisboa, permitindo cada centralidade focar-se e desenvolver os seus pontos fortes contribuindo para a perseverança da sua identidade. As 5 centralidades desenvolveram a sua marca e no caso de Sintra essa é direccionada para o seu misticíssimo, que proporciona ao turismo um ambiente único enquanto ícone do Romantismo. *Este novo conceito, tem como fim o reconhecimento da Região de Lisboa como melhor destino Europeu em termos de diversidade.* (PERTL, 2015-2019)



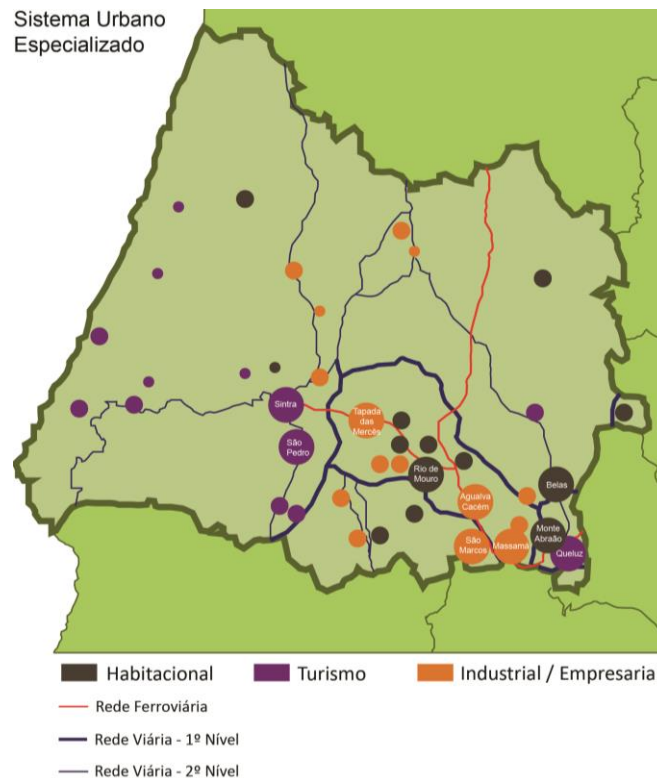


Figura 17. Sistema Urbano Especializado do Município de Sintra.

Segundo o Plano Estratégico para o Turismo da Região de Lisboa, a proximidade que o concelho de Sintra tem sobre Cascais e Lisboa influencia o tipo de turismo nesta centralidade, é muitas vezes considerada como um *day-trip* para os turistas, estando no Top 10 de atrações mais visitadas.

*Sintra deverá enfocar o seu desenvolvimento em produtos complementares, turismo de aventura, gastronomia e turismo residencial.* (PERTL, 2015-2019)

Com o desenvolvimento da sua marca de excelência reconhecida internacionalmente, Sintra pode proporcionar aos seus visitantes uma vasta diversidade de ambientes e atividades a nível cultural, paisagístico, gastronómico, balnear e de aventura.

Segundo a Câmara Municipal de Sintra, as visitas aos monumentos e museus de Sintra aumentaram em 35% entre 2013 e 2015. Em apenas dois anos, o número de visitantes que procuraram os postos de turismo do município, aumentou mais de 92%, passando de 400 mil e 662 para 772 mil e 790 visitas, deste modo com este crescimento significativo deva surgir a preocupação de que se pratique um turismo sustentável, havendo sempre a preocupação acrescida dada a proximidade do CHS.

O turismo sustentável deve ser aquele que salvaguarda o ambiente e os recursos naturais, garantindo o crescimento económico da atividade, ou seja, capaz de satisfazer as necessidades das presentes e futuras gerações.

Para esta vertente do turismo, é importante que o município tome medidas e ações que contribuam para um desenvolvimento sustentável, portanto é de frisar o conceito que foi desenvolvido e reconhecido em 1987 no documento *O Nosso Futuro Comum* pela *World Commission on Environment and Development*, comissão das Nações Unidas também conhecido como o Relatório de Brundtland. Este apoia-se em 3 pilares fundamentais para um desenvolvimento sustentável – ambiente, sociedade e economia.

*O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e económico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais.* (Brundtland, 1987)

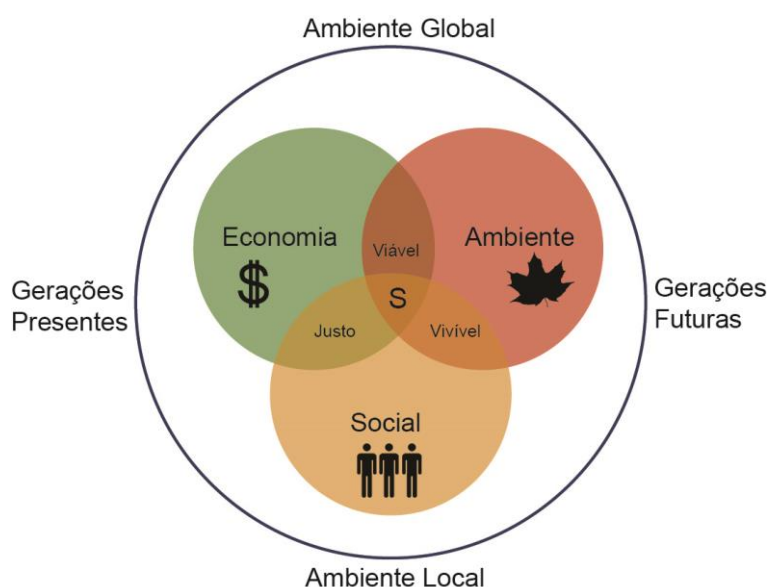


Figura 18. Pilares da sustentabilidade (S) e as suas interações.

A OMT, publicou em 1999 o Código Mundial de Ética do Turismo no Artigo 3º - O Turismo, Fator de Desenvolvimento Sustentável este divide-se em cinco pontos:

*1) O conjunto dos atores do desenvolvimento turístico têm o dever de salvaguardar o ambiente e os recursos naturais, na perspetiva de um crescimento económico são, contínuo e sustentável, capaz de satisfazer equitativamente as necessidades e as aspirações das gerações presentes e futuras;*

*2) Todos os tipos de desenvolvimento turístico que permitam economizar os recursos naturais raros e preciosos, nomeadamente a água e a energia, bem como evitar na medida do possível a produção de dejetos, devem ser privilegiados e encorajados pelas autoridades públicas nacionais, regionais e locais;*

*3) A repartição no tempo e no espaço dos fluxos de turistas e de visitantes, especialmente o que resulta das licenças de férias e das férias escolares, e um melhor equilíbrio entre locais frequentados devem ser procurados por forma a reduzir a pressão da atividade turística sobre o meio ambiente, e a aumentar o seu impacto benéfico na indústria turística e na economia local;*

*4) As infraestruturas devem estar concebidas e as atividades turísticas ser programadas para que seja protegido o património natural constituído pelos ecossistemas e a biodiversidade, e que sejam preservadas as espécies ameaçadas da fauna e flora selvagens; os atores do desenvolvimento turístico, nomeadamente os profissionais, devem permitir que lhes sejam impostas limitações ou obstáculos às suas atividades quando elas sejam exercidas em zonas particularmente sensíveis: regiões desérticas, polares ou de alta montanha, zonas costeiras, florestas tropicais ou zonas húmidas, propícias à criação de parques naturais ou reservas protegidas;*

*5) O turismo de natureza e o ecoturismo são reconhecidos como formas de turismo especialmente enriquecedoras e valorizadoras, sempre que respeitem o património natural e as populações locais se ajustem à capacidade de acolhimento dos lugares turísticos.*

Portugal dispõe de um vasto património natural, sendo Sintra um dos grandes enfoques a esse nível dada a sua riqueza ambiental e cultural, estas características tornam-se das principais motivações para que se assuma como um destino de excelência para a prática do turismo sustentável, e o seu desenvolvimento torna-se algo cada vez mais presente nos dias de hoje.

Em suma estas estratégias procuram conduzir o turismo com um desenvolvimento controlado com o propósito de desencadear um crescimento equilibrado com práticas sustentáveis no setor turístico, sendo uma aposta exigente e de extrema importância para Sintra.

## Instrumentos de Gestão Territorial

Neste subcapítulo faz-se uma abordagem aos instrumentos de gestão territorial (IGT) e à sua caracterização como principais influenciadores da área de estudo. A análise destes instrumentos legais surge com o propósito de perceber melhor a evolução do município nos quadros legais mas em específico à área que enquadra a zona de intervenção, para isso foram analisados os IGT's que mais influenciam este território.

### Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

Os Planos Regionais de Ordenamento do Território, PROT, são instrumentos de gestão que definem estratégias municipais e desenvolvimento local, sendo usados como referência na elaboração dos Planos Municipais de Ordenamento do Território. O PROT que integra a área de estudo é Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, tendo sido aprovado em 2002, dividindo-se em 17 unidades territoriais que servem como base do modelo territorial. Para o desenvolvimento do trabalho e melhor entendimento da área de estudo é apenas importante destacar duas das unidades territoriais integrantes do PROT AML a UT11, Serra de Sintra e a UT12, Litoral Atlântico Norte.

O PROT AML tem como objetivo global *dar dimensão e centralidade europeia e ibérica à Área Metropolitana de Lisboa, espaço privilegiado e qualificado de relações euro-atlânticas, com recursos produtivos, científicos e tecnológicos avançados, um património natural, histórico, urbanístico e cultural singular, terra de intercâmbio e solidariedade, especialmente atrativa para residir, trabalhar e visitar* (Excerto - Pag.12 do “PROT-AML – Vol.I – versão aprovada” (CCDR-LVT, 2012)).

#### Unidade Territorial 11 – Serra de Sintra

A Unidade Territorial 11 integra a Serra de Sintra, esta é classificada como Parque Natural. A área abrangida por esta unidade é caracterizada pela sua vasta diversidade paisagística sendo considerada uma paisagem única na Área Metropolitana

de Lisboa. Nesta unidade insere-se também Sintra Velha que, em conjunto com a serra apresenta um património histórico-cultural de enorme valor e de grande atratividade turística (PROT-AML, 2002).

#### **Unidade Territorial 12 – Litoral Atlântico Norte (Colares/Magoito)**

O Litoral Atlântico Norte corresponde à parte atlântica da área agrícola norte que, pelas suas características específicas, se individualiza do restante território. Esta unidade territorial estende-se numa faixa litoral que tem o seu início junto da serra de Sintra até ao limite do concelho de Mafra. Esta unidade apresenta características únicas das quais surge a necessidade de preservação e manutenção da paisagem natural de forma a manter a atratividade turística de qualidade.

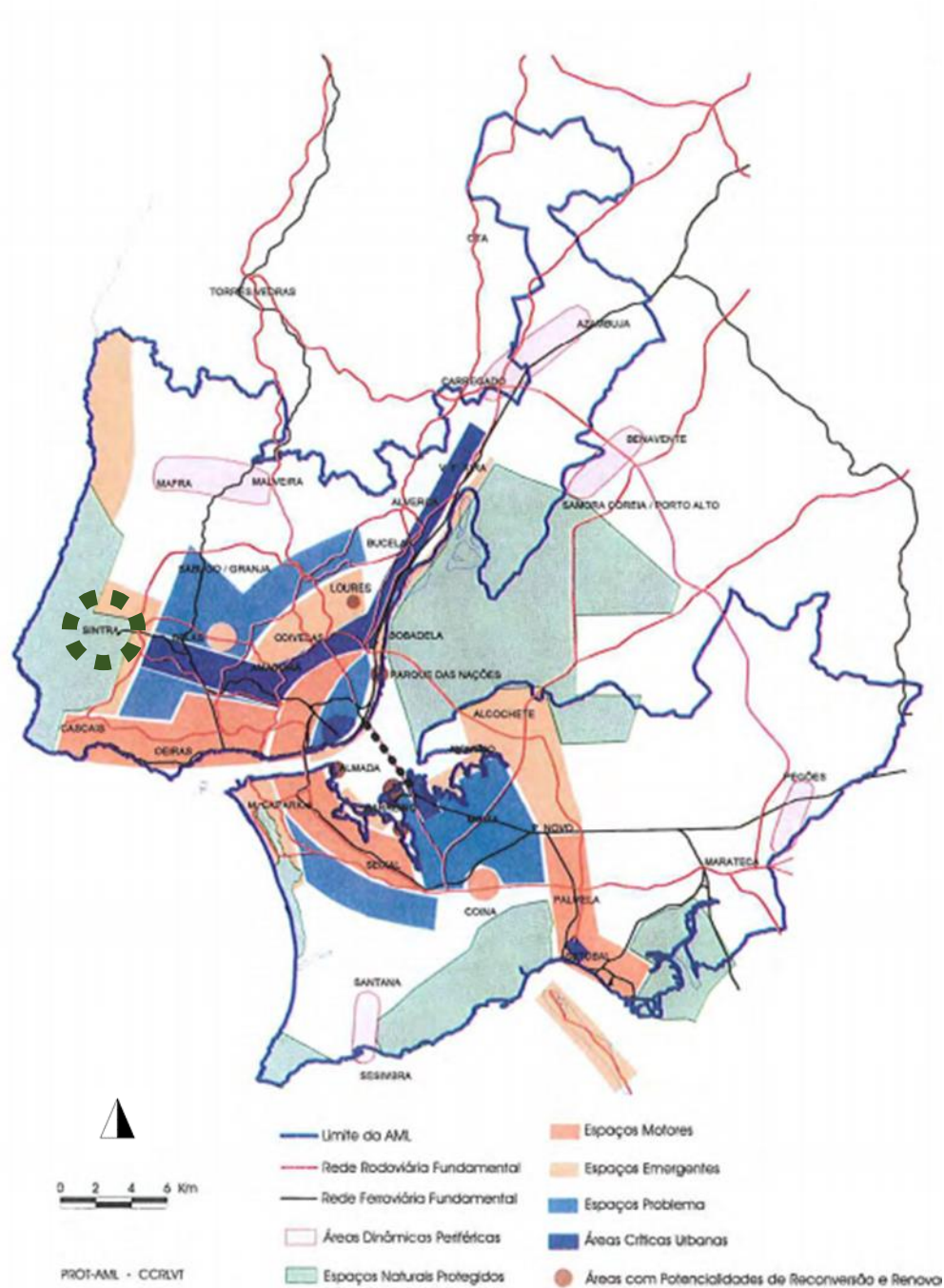


Figura 19. Dinâmicas Territoriais na AML, 2002.

## Rede Ecológica Metropolitana

### A Rede Primária – 1. Serra de Sintra e Litoral de Colares a Cascais

A Rede Ecológica Metropolitana é constituída por um sistema de ligações que integram e atravessam as unidades territoriais e o sistema urbano no seu conjunto, que por sua vez foram estabelecidas quatro áreas estruturantes primárias que apresentam ligações estruturantes primárias na qual se insere a unidade territorial inerente á área de estudo. A especificidade desta unidade obriga a adotar um conjunto de orientações no sentido de:

- *Garantir que as intervenções na orla da serra ou junto aos limites do Parque Natural não descaracterizem o espaço serra, nomeadamente na zona de transição para a Área Urbana Poente. Esta área – zona de transição – deverá ser objeto de um estudo especial desde Cascais até Sintra/Portela;*
- *Reforçar os meios de apoio técnico e financeiro ao controlo dos fogos, e à recuperação de áreas ardidadas;*
- *Manter a área litoral como paisagem e zona única de Colares até ao Guincho;*
- *Garantir o desenvolvimento do núcleo urbano da Malveira da Serra e das áreas edificadas a poente e área envolvente, de acordo com padrões de elevada exigência urbanística, arquitetónica e paisagística;*
- *Garantir manutenção de percursos lentos nas estradas panorâmicas de fruição paisagística. Trata-se de percursos de grande interesse turístico;*
- *Controlar e definir o remate urbano da área Norte de Cascais, no contacto com o Parque Natural;*
- *Garantir que a ocupação turística seja consentânea com áreas de elevado interesse paisagístico, ecológico e patrimonial;*
- *Conter a edificação dispersa (PROT-AML, 2002).*



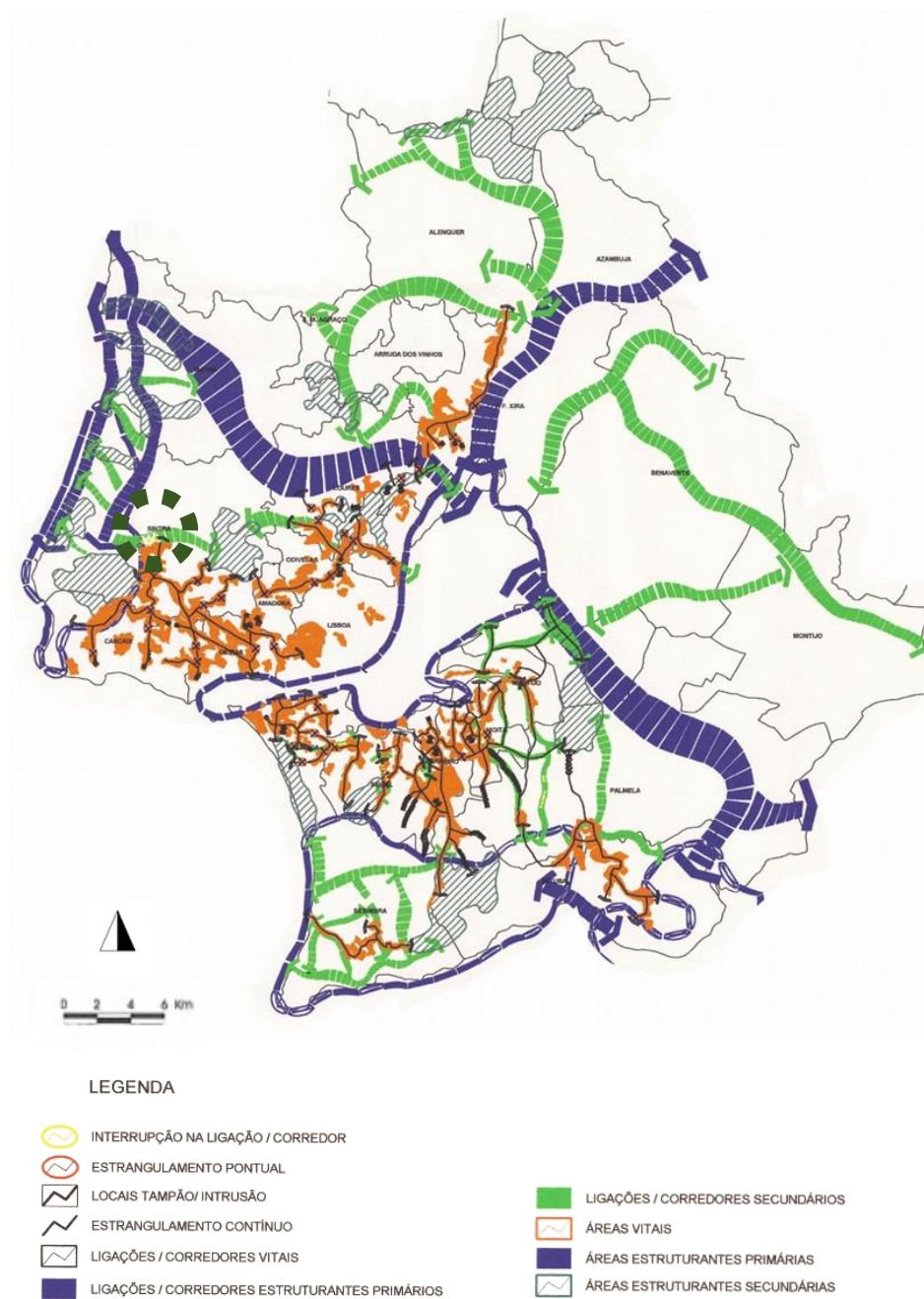


Figura 20. Rede Ecológica Metropolitana.

## Plano Diretor Municipal

É importante referenciar o Plano Diretor Municipal de Sintra, este instrumento de gestão territorial encontra-se em vigor desde 4 de Outubro de 1999. O Regulamento do Plano Diretor Municipal de Sintra engloba toda a região municipal e é importante na medida que define os usos, o solo, a sua ocupação e as suas potencialidades de desenvolvimento (CMS, 1999).

A 25 de Julho de 2012 foi deliberada a revisão do PDM de Sintra, em que surgiram cinco eixos de desenvolvimento estratégico como ponto de partida:

1. *Sintra do desenvolvimento económico sustentável;*
2. *Sintra do desenvolvimento urbano qualificado;*
3. *Sintra do desenvolvimento rural qualificado;*
4. *Sintra do desenvolvimento cultural, ambiental e paisagístico;*
5. *Sintra do desenvolvimento de coesão social e territorial.*

Estes cinco (5) eixos estratégicos constituem uma primeira base para este novo modelo de desenvolvimento territorial (MDT). Com base nestes eixos surge uma *visão da obtenção de um território ordenado, harmonioso e diversificado que promova o desenvolvimento económico sustentável numa perspectiva integrada – população, economia e ambiente -, e a valorização dos espaços que o compõem reforçando a sua identidade e melhorando a qualidade de vida das populações.* (MDT, 2012).

Posteriormente os eixos estratégicos do PDM de Sintra, na fase de revisão, são redefinidos para quatro eixos:

1. *Preservação e valorização do Património e da Identidade;*
2. *Valorização dos recursos existentes e dos ecossistemas;*

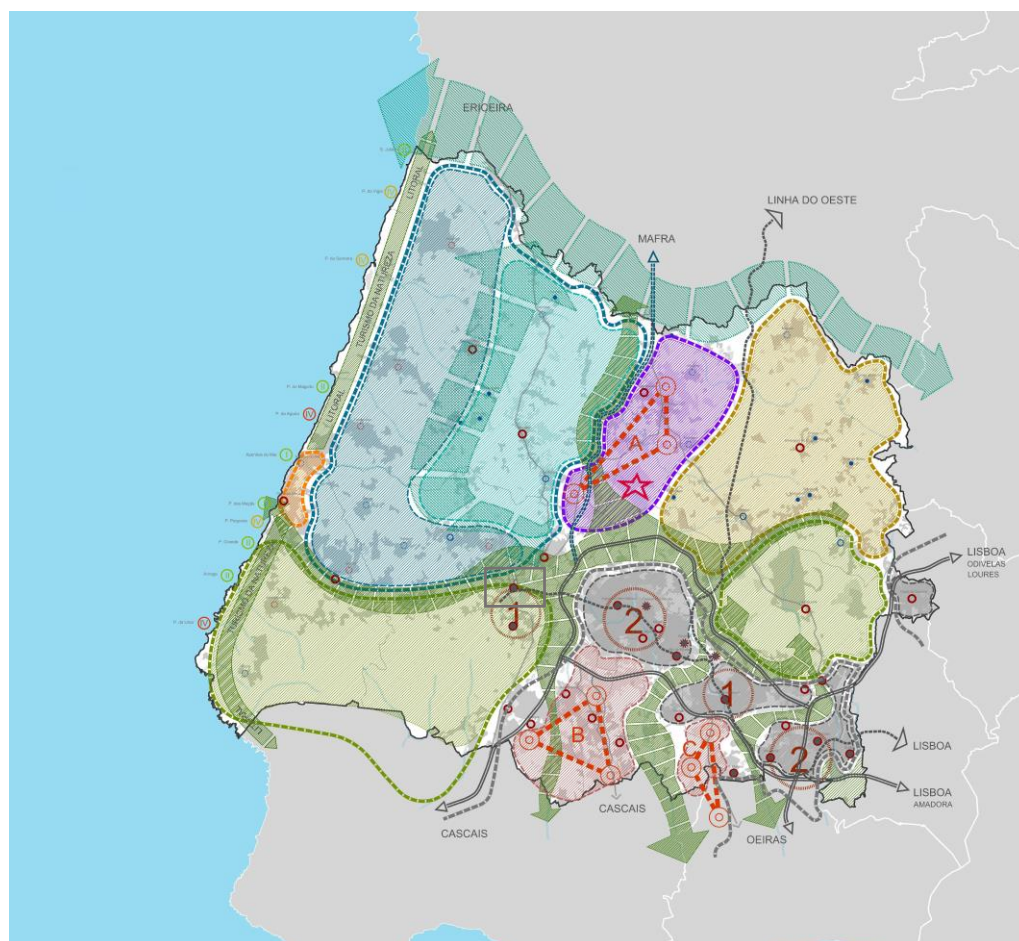
3. *Otimização e qualificação do solo urbano, e das suas redes, como suporte à qualidade de vida;*
4. *Apoio a uma economia dinâmica, inovadora e competitiva.*

Foi criado um esquema para o modelo de desenvolvimento territorial de Sintra, onde se procurou sintetizar políticas (eixos estratégicos) por unidades territoriais que partilham semelhanças, e estabelecer as ligações necessárias para que o sistema (cidade / território) funcione da forma mais íntegra possível. Identificaram-se áreas com vocações / potencialidades específicas que poderão impulsionar um território mais competitivo e diversificado. Valorizou-se a existência de uma Estrutura Ecológica Municipal (EEM) interligada com a Rede Ecológica Metropolitana (PROTAML), *contribuindo para a valorização do território municipal e da região.* (MDT, 2012)

O MDT é composto por unidades territoriais, sistema urbano, polos de desenvolvimento, estrutura ecológica, sistemas de circulação e mobilidade, e praias. As unidades territoriais estabelecem áreas cujos objetivos setoriais são coincidentes, e às quais são atribuídas denominações que se prendem com o principal objetivo. Assim, são identificadas as seguintes unidades:

- a) *Cidade policêntrica;*
- b) *Zona económica especializada;*
- c) *Serras;*
- d) *Ruralidade atlântica;*
- e) *Litoral urbano;*
- f) *Interior agrícola.*

*O sistema urbano resulta de uma adaptação do sistema urbano identificado em sede de diagnóstico, realçando os núcleos urbanos que devem “subir de nível” através do reforço da sua centralidade e diversificação de usos* (MDT, 2012).



#### UNIDADES TERRITORIAIS / OBJETIVOS

##### CIDADE POLICÉNTRICA

- REFORÇO DAS CENTRALIDADES (diversificação de usos e requalificação dos espaços centrais)
- MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DAS POPULAÇÕES (espaciais, sociais, equipamentos, infra-estruturas, apoio social, transportes e mobilidade)
- AUMENTAR A COMPETITIVIDADE E ATRATIVIDADE DOS POLOS INDUSTRIAIS E EMPRESARIAIS (IED)

##### ZONA ECONOMICA NORTE

- POTENCIAR O APROVEITAMENTO DOS RECURSOS ENDÓGENOS DO TERRITÓRIO (recursos geológicos e solo)
- PROMOVER A REGENERAÇÃO DO TERRITÓRIO
- DINAMIZAR A INDÚSTRIA E POTENCIAR USOS COMPLEMENTARES ASSOCIADOS À I&D ("clusters" competitivos, onde a inovação é indissociável da competitividade)

##### SERRAS

- PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS VALORES EXISTENTES
- AUMENTO DA OFERTA TURÍSTICA NUMA PERSPETIVA SUSTENTÁVEL
- REQUALIFICAÇÃO URBANA E PATRIMONIAL DO CENTRO HISTÓRICO DE SINTRA COMO PRINCIPAL ÂNCORA DE IDENTIDADE

##### ZONA RURAL ATLÂNTICA

- CONTER E CONCENTRAR OS AGLOMERADOS URBANOS ELEVANDO A FUNÇÃO DE ALGUMAS CENTRALIDADES NO SISTEMA URBANO
- PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS CENTROS URBANOS
- FOMENTAR O APROVEITAMENTO ECONÓMICO DO SOLO (agricultura, floresta e turismo)

##### LITORAL URBANO

- CRIAR E POTENCIAR UMA OFERTA TURÍSTICA QUALIFICADA E DIVERSIFICADA
- CRIAÇÃO E VALORIZAÇÃO DE ATIVIDADES ASSOCIADAS À ORLA COSTEIRA COMO SUPORTE À ATIVIDADE LÚDICA E TURISMO
- REFORÇO DA CENTRALIDADE E OTIMIZAÇÃO DO SOLO URBANO

##### ZONA RURAL

- POTENCIAR E AUMENTAR O APROVEITAMENTO AGRÍCOLA DO SOLO
- CONTER E CONCENTRAR OS AGLOMERADOS URBANOS (combate à dispersão urbana e valorização dos núcleos existentes)
- RECONVERTER AS PREDRISAS ABANDONADAS

#### PRAIAS

- III Potencial balnear elevado
- II Potencial balnear moderado
- I Potencial balnear reduzido

##### Classificação proposta

- I - Praia urbana de uso intensivo
- II - Praia não urbana de uso intensivo
- III - Praia equipada com uso condicionado
- IV - Praia com uso restrito

#### SISTEMA URBANO

##### 1 CIDADE

##### Classificação

- 1- Nível principal (cidade administrativa)
- 2 - Nível secundário (cidade equilibrada)

##### 1.º NÍVEL

##### 2.º NÍVEL --> 1.º NÍVEL

##### 2.º NÍVEL

##### 3.º NÍVEL --> 2.º NÍVEL

##### 3.º NÍVEL

##### 3.º NÍVEL - PROPOSTO

##### LOCALIDADE

#### POLOS DE DESENVOLVIMENTO

- A INDUSTRIAL
- B TERCIÁRIO E LOGÍSTICA
- C TECNOLÓGICO (I&D)
- ★ PLATAFORMA AEROPORTUÁRIA

#### SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

- == Rodoviário - Principal
- == Rodoviário - Principal Proposto
- Rodoviário - Secundário
- Rodoviário - Secund. Proposto
- Feroviário

#### ESTRUTURA ECOLÓGICA

- Corredores ecológicos
- Linhas de água principais

Figura 21. Modelo de Desenvolvimento Territorial - PDM de Sintra.



Este excerto do PDM de Sintra é representativo da área onde se situa a área de intervenção de projeto, verifica-se que está englobada na área das Serras, que tem a característica de ser uma área que importa preservar e valorizar os valores existentes, onde surge a necessidade de criação de estratégias para que se pratique um turismo sustentável e a respetiva requalificação urbana e patrimonial do CHS assim como a sua envolvente nomeadamente a Estefânia de Sintra.

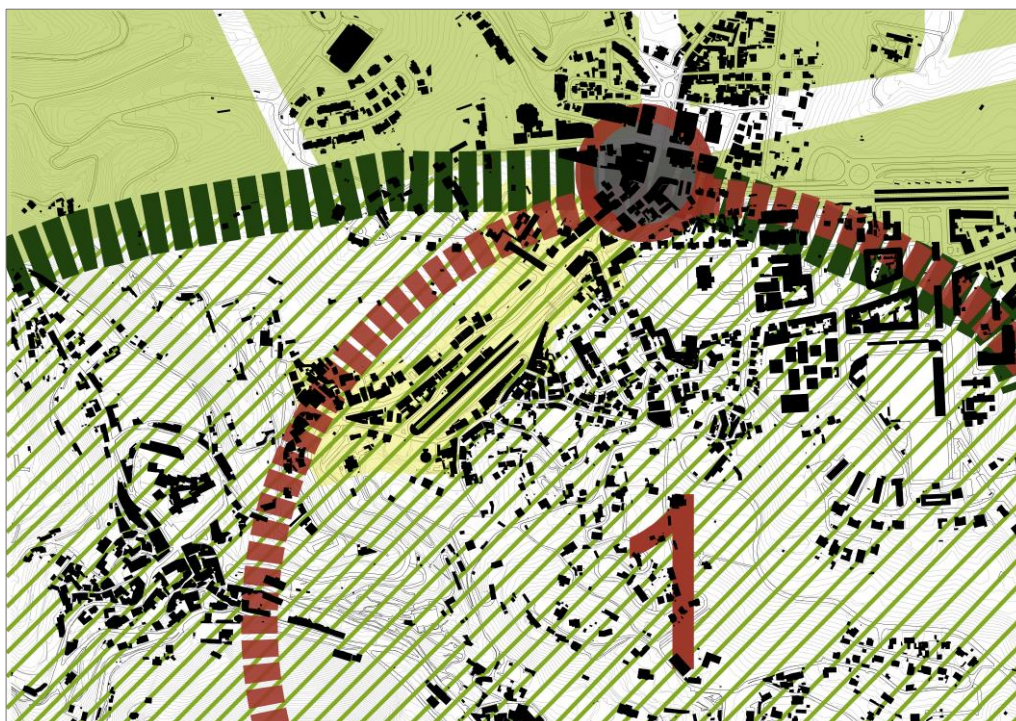


Figura 22. Excerto do Modelo de Desenvolvimento Territorial - PDM de Sintra.



#### Estrutura Ecológica


 Corredores Ecológicos

#### Unidades Territoriais/ Objetivos

 Serras

#### Sistema Urbano

 1º Nível

 CIDADE – 1 - Nível principal  
(Cidade administrativa)

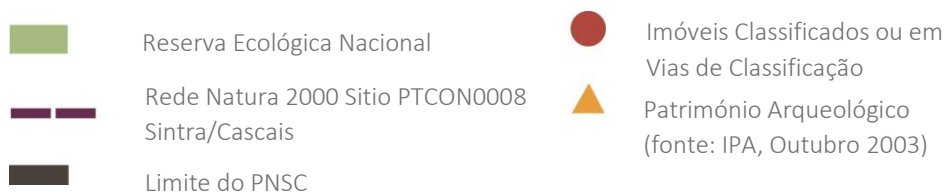
## Planta de Condicionantes – outras servidões e restrições de utilidade pública

### Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais

A área de estudo encontra-se parcialmente abrangida pelo Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais (POPNSC), em que parte do limite do plano sobrepõe-se à área de projeto. A área de estudo que se encontra dentro dos limites do plano é caracterizada por ser uma área não abrangida no regime de proteção, sendo definida como uma área urbana. Esta tem apenas zonas nas quais são consideradas como condicionantes, inseridas na categoria de Imóveis Classificados ou Vias de Classificação.



Figura 23. Excerto da Carta de Condicionantes do POPNSC com a área de intervenção.





## Área de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Sintra

Os principais critérios que resultam da proposta de delimitação da Área Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Sintra, baseiam-se na identificação dos núcleos históricos que fazem parte da memória integrada de Sintra, são igualmente património cultural, natural e construído que importa reabilitar, conservar e valorizar. A necessidade de desenvolver uma operação planeada na renovação das infraestruturas torna-se vital para garantir a valorização territorial e um uso mais sustentável da ação humana.

O desenvolvimento do transporte privado criou deficiências no crescimento desta área e em certos pontos a sua degradação, surgindo assim uma urgência na definição de uma política de transportes e estacionamento, para que reduza o tráfego de atravessamento e privilegie uma circulação pedonal.

A requalificação do espaço público, consequente valorização do valor residual do solo é a forma de estimular a reabilitação urbana e possível regeneração havendo igualmente uma necessidade de qualificar equipamentos existentes e de reforçar a oferta cultural conhecida.

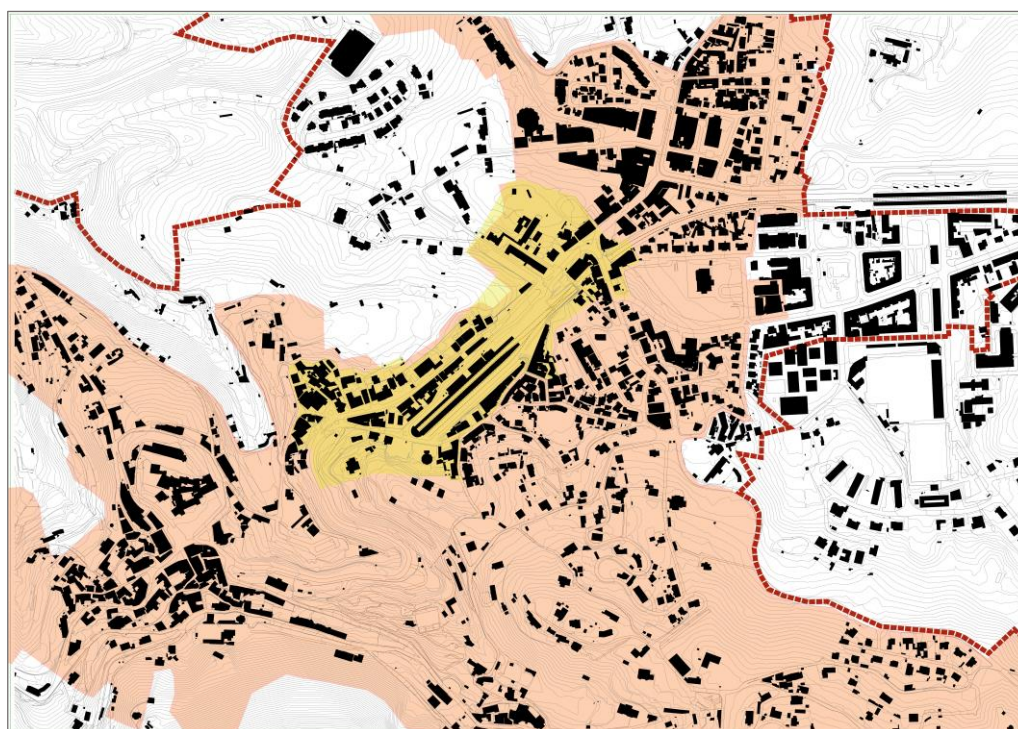
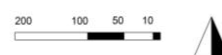


Figura 24. Excerto da Área de Reabilitação Urbana de Sintra com a área de intervenção.



■ Limite ARU Sistémica      ■■■ Limite ARU Simples

## Diagnóstico Síntese

O presente diagnóstico síntese é feito a partir de uma análise de documentos inerentes a instrumentos de gestão para o município de Sintra tais como a ARU de Sintra, PDM de Sintra e a consequente análise crítica dos mesmos, tendo sido somente selecionados os aspetos relacionados com a área de estudo. A reflexão destes pontos torna-se uma ferramenta essencial na articulação da realidade com o desenvolvimento de uma estratégia urbana, os diversos pontos assinalados são consequentes de um estudo aprofundado da área de estudo, respetivamente do espaço público, mobilidade, edificado e turismo.

### Pontos Fortes:

- Proximidade Património Natural e Edificado de valor excecional (Património Mundial UNESCO, Rede Natura 2000, PNSC. Orla Costeira e alguns núcleos com notoriedade histórica, cultural, arquitetónica e paisagística);
- Centro Histórico de Sintra como principal âncora de identidade do Concelho;
- Corredor urbano bem servido por infraestruturas rodó e ferroviárias;
- Proximidade à capital.
- Imagem promocional própria (marca *Sintra*) – conhecida internacionalmente e com forte atratividade turística usada também pela AML

### Pontos Fracos:

- Degradação da Paisagem contruída e natural devido à exploração de recursos e construção de espaços que pouco se enquadram e integram na paisagem;
- Pouca valorização de equipamentos culturais e infraestruturas de apoio;
- Perda da Capacidade atrativa – fuga do Centro Histórico de Sintra e Estefânea;
- Deficiências na oferta turística – baixa estada média do turista;
- Pouca articulação entre equipamentos culturais – deficiência em articulações entre as centralidades;
- Falta de uma avenida principal que ligue o CHS com a Estefânea
- Inexistência de rede ciclável;



- Perda do carácter de bairro.

#### **Ameaças:**

- O crescimento da taxa de motorização devido ao aumento dos fluxos turísticos torna-se incompatível com a capacidade viária urbana, que provoca congestionamentos e degrada a qualidade de vida urbana;
- Áreas de comércio tradicional de rua e pequenos centros comerciais de bairro da Estefânea e Vila Velha de Sintra estão perante um contexto competitivo onde as grandes superfícies comerciais ocupam posição dominante;
- Pouco enraizamento de uma prática continuada de desenho da Estefânea, o que compromete uma visão de conjunto dos problemas presentes à gestão urbanística e intervenção no espaço urbano;
- Abandono da população residente – perda do espírito de bairro.
- População envelhecida

#### **Oportunidades:**

- O crescimento das preocupações ambientais como fator de indução de novas práticas e exigências urbanas ao nível da mobilidade e dos espaços verdes;
- Vontade política expressa de inverter os processos de degradação do edificado e de desumanização da cidade;
- Novos enquadramentos legais que favorecem o ordenamento do território;
- Articulação da Estefânea com as outras centralidades do concelho;
- Existência de bases de suporte para que seja dada continuidade à implementação de políticas de mobilidade sustentável;
- Dinamização, reabilitação e regeneração de equipamentos como estímulo de desenvolvimento da zona da Estefânea.

### 03.CASOS DE ESTUDO

Os casos de estudo apresentados neste capítulo variam no espaço, na escala, na forma e também na sua expressão arquitetônica, mas possuem uma característica comum: constituem um novo modelo de espaço público capaz de combater a dispersão urbana e de fomentar a regeneração urbana em áreas caracterizadas pelo esquecimento.

Neste contexto foram selecionados três casos de estudo que procuram evidenciar pontos que importam compreender na concepção do projeto urbano:

- A *High Line* em Manhattan e a *The Goods Line* em Sidney, são dois projetos que se desenvolvem sobre troços ferroviários desvitalizados e que se assumiam como elemento desarticulador na cidade, a necessidade de regeneração destes espaços proporcionou a articulação na malha urbana, sendo a linha um elemento estruturante na cidade e não uma barreira.
- A *Glass Farm* em Schijndel, surge como resposta a um espaço desvirtuado, que após a 2ª guerra mundial não conseguiu recuperar a sua identidade, o projeto é caracterizado pela criação de um elemento arquitetónico, fundamentado pela herança do lugar, as *farmhouses* (quintas). A função é adaptada as necessidades da sociedade atual, mas a sua forma remete a algo que nos é próximo e familiar.

O entendimento do processo da concepção destes elementos arquitetónicos, procura dar ênfase e proximidade às estratégias desenvolvidas para a delineação do projeto final.

HIGH LINE Manhattan, Estados Unidos da América

James Corner Field Operations | Diller Scofidio | Renfro

2009

Extensão: 2.33Km

A High Line em Nova Iorque é um exemplo de regeneração de um espaço urbano devoluto. Este espaço era uma linha férrea sobrelevada construída em 1930 que se encontrava desativada. Perante tal situação em 1999 alguns empreendedores ameaçavam demolir esta estrutura pelo fato de ser um lugar sem função. Sendo um espaço com características articuladoras na estrutura urbana da cidade surge a ideia por parte de um grupo de residentes criarem uma Organização não Governamental (ONG) a *Friends of the High Line*, que tinha como principal objetivo dar função a esta infraestrutura, atribuindo-lhe a função de um espaço público repleto de áreas verdes e passeios que se relacionassem com a estrutura edificada da cidade, servindo como “ponte” de ligação entre os vários elementos urbanos que compõem a cidade. A linha ferroviária era um ponto negativo na cidade, visto ser uma infraestrutura de mobilidade e não conseguir satisfazer tal função, A ONG *Friends of the High Line* conseguiu criar um concurso internacional de ideias *Designing the High Line* com o intuito de reunir e selecionar as propostas mais inovadoras de regeneração do espaço.

Os vencedores foram *James Corner Field Operations e Diller Scofidio e Renfro*, este grupo criou um espaço público suspenso na linha férrea, permitindo que em vez de serem usados os carris como locomoção, usufruíssemos de um jardim sobrelevado das movimentadas estradas de Manhattan, contribuindo para uma maior segurança ao transeunte e permitir ao mesmo o usufruto de um espaço em que possa contemplar a cidade e caminha-la sobre um percurso verde, intercalando também com espaços de estada que permitem o convívio, tudo numa perspetiva sustentável.

Este é espaço regenerado, desempenha a mesma função, ou seja, conduzir fluxos pela cidade, mas, a forma é diferente. Foi um projeto bem-sucedido e bem aceite pela população residente, como também se tornou um ponto essencial na visita à cidade. Apesar do público-alvo na conceção deste projeto ser pensado para os residentes este espaço desenvolveu características de atração de novos utilizadores.



Figura 25. High Line, Manhattan na Primavera.



Figura 28. High Line Manhattan no Inverno.



Figura 26. High Line, Manhattan no Verão.



Figura 27. High Line, Manhattan no Outono.

THE GOODS LINE Sidney, Austrália

ASPECT Studios and CHROFI

2014

Extensão: 0.5km

*The Goods Line* é um projeto inspirado na regeneração urbana anteriormente falada a *High Line* em Manhattan. O projeto consiste na transformação do troço ferroviário que se destinava a carga industrial até 1854, em que o acesso foi bloqueado e até 2014 data de concretização do novo plano, este troço não desempenhava qualquer tipo de função.

O projeto procura reconverter esta área num novo polo cultural comunicante com algumas áreas culturais situadas em *Darling Harbour* - área onde se encontra a maior concentração de atrações em Sidney -, já existentes como a Câmara de Sidney, o Museu *Powerhouse* e a Universidade de Tecnologia de Sidney. *The Goods Line* tem como diretriz a definição de um lugar que permita a realização de diversos tipo de eventos nos quais as pessoas possam facilmente ter acesso através de mobilidades suaves como ciclovias e passeios para pedestres.

Este troço é dividido em duas zonas ficando ambas com 250m, a zona norte que vai desde o Museu *Powerhouse* até à passagem subterrânea do Último Trilho, a zona sul inicia-se no Último Trilho e finaliza na Estação Central. Esta divisão é feita para executar por partes o projeto sendo a zona norte a primeira a ser construída.

O projeto manteve a imagem do corredor definido pelo troço ferroviário e procura reinterpretar o lugar através de edifícios culturais construídos ao longo do percurso. Visto a área se destinar a eventos culturais foram criadas plataformas elevadas que se destinam a este tipo de práticas.

O projeto em termos estratégicos é assumido como uma *strong civic spine* que estabelece um conjunto de oportunidades que permite a relação entre pessoas num ambiente que proporciona as trocas culturais. Esta artéria procura também coser uma malha urbana fragmentada e a sua projeção é feita para que existam relações entre as ligações envolventes.

A criação de diversidade de ambientes proporciona aos transeuntes uma panóplia de atividades e de ocupação destes espaços, destinados aos mais diversificados utilizadores do espaço. A organização do espaço torna-se vital para a

articulação deste percurso, mas na sua conceção existe um fator que o torna singular, a criação de mobiliário urbano que siga a mesma linguagem do projeto. A questão do projeto paisagístico foi igualmente pensado, na seleção de espécies que se relacionam com a pré-existência dos caminhos-de-ferro.

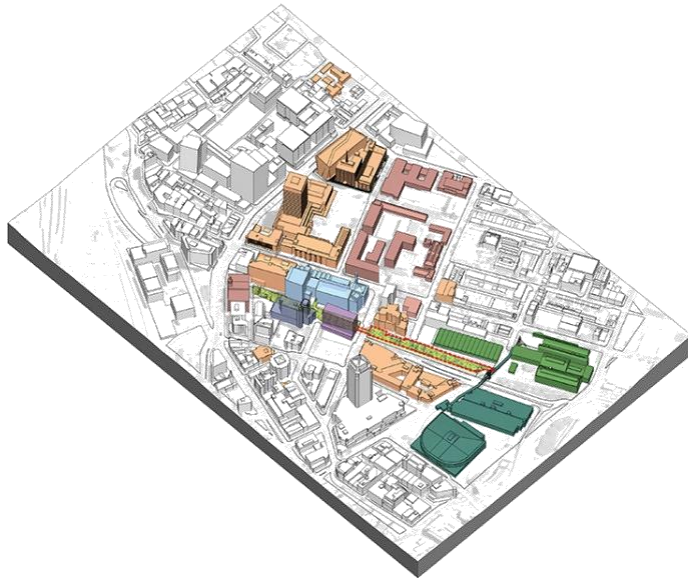


Figura 29. Esquema volumétrico The Goods Line.



Figura 30. The Goods Line ambiente noturno.

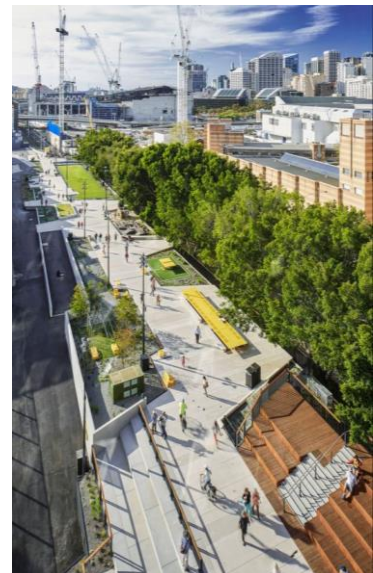


Figura 31. The Goods Line, ambiente diurno.



GLASS FARM Schijndel, Países Baixos

MVRDV

2013

Área: 1600m<sup>2</sup>

Durante a Segunda Guerra Mundial a Praça do Mercado de Schijndel sofreu grandes danos, desde então esta área tem sofrido inúmeras ampliações e remodelações. Em 2000, foi aprovada pelo conselho municipal, a proposta da criação de uma estrutura central entre o edifício da câmara, a igreja e a rua principal. Foram apresentadas inúmeras ideias para preencher este espaço, que tem característica de ser uma área relativamente grande numa aldeia.

A *Glass Farm* foi a concretização de um projeto onde a participação pública esteve bastante envolvida em todo o processo de criação, o edifício de 1600m<sup>2</sup> é integralmente coberto por uma fachada de vidro. O edifício é composto por restaurantes, lojas e uma área dedicada a lazer e bem-estar.

O projeto consiste na recriação de uma *farmhouse* (uma quinta), o atelier MVRDV com a colaboração do artista Frank van der Salm, fotografou estes edifícios e através de colagens projetou uma típica *farmhouse* que posteriormente seria impressa em 1800m<sup>2</sup> de vidro. O resultado desta projeção é semelhante ao efeito projetado dos vitrais das igrejas, existem áreas translúcidas, que permitem ser possível a visão interior-exterior e vice-versa.

A *Glass Farm* foi sobredimensionada em relação as típicas *farmhouses*, tem 14 metros de altura, este dimensionamento foi intencional - 1,6 vezes maior - simbolizando o crescimento da vila para cidade. Um aspeto curioso no projeto sendo propositado e referenciado pelo atelier MVRDV, é o facto deste aumento de escala proporcionar uma experiência bastante íntima, a porta de entrada do edifício tem uma altura de 4 metros fazendo com que os adultos se sintam pequenos ao entrar no edifício, esta experiência conduz para a infância sentindo-nos pequenos mas familiarizados com o lugar, transmitido um sentimento nostálgico. Este corpo estrutural assume uma posição central na praça, assumindo-se como um símbolo de Schijndel, a sua dimensão é causadora de um impacto na malha urbana.

Durante a noite encontra-se iluminado no seu interior, sendo a iluminação projetada para o exterior, o edifício passa a ser assumido como um marco na vila.

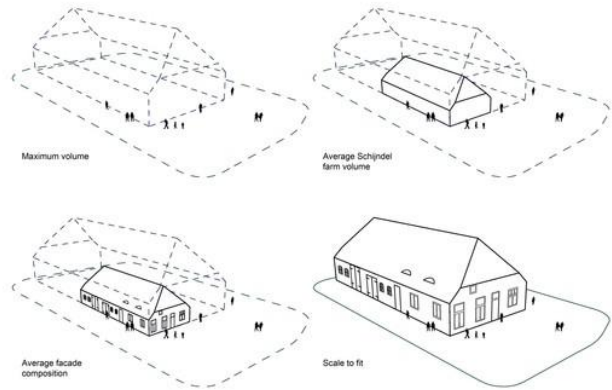


Figura 32. Glass Farm vista interior. Figura 33. Esquema Volumétrico Glass Farm.



Figura 34. Glass Farm vista lateral.



Figura 35. Glass Farm vista exterior.





#### 04.PROPOSTA DE REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

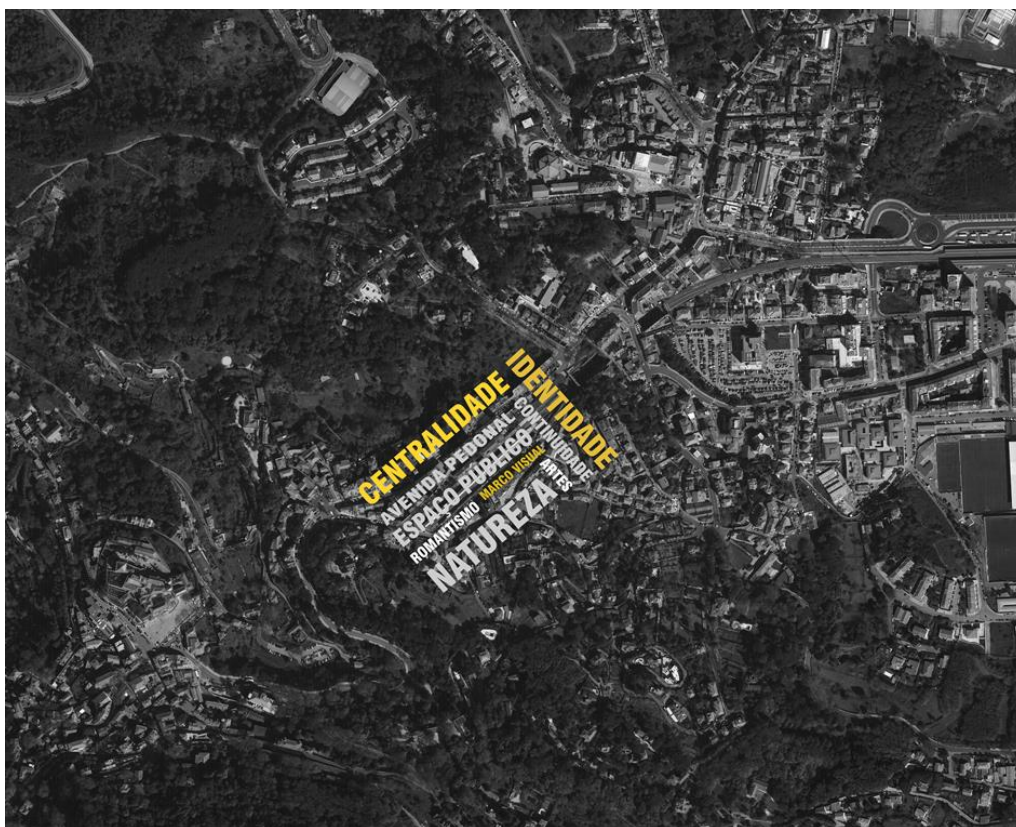


Figura 36. Criação de um ponto de referência.

## Área de Intervenção

A área de intervenção corresponde ao troço ferroviário compreendido entre o interface da Portela de Sintra e a estação terminal ferroviária de Sintra na Estefânia e a área circundante que ocupa uma superfície de 11,5Ha estando inserida na união de freguesias de Sintra.

A área de intervenção encontra-se limitada conforme as figuras 37 e 38.

- A Norte pelo Bairro da Estefânia (B);
- A Nascente pelo Departamento de Urbanismo da Câmara Municipal de Sintra (U) e por uma área do Monte da Estefânia (M);
- A Sul pela Volta do Duche (D);
- A Poente pelo Miradouro da Estefânia (E) e pelo edifício dos Paços do Concelho – Câmara Municipal de Sintra (C).

A área de intervenção é caracterizada por ter um elemento estruturante que constitui uma barreira física na malha urbana, este cria um défice no que respeita às articulações entre elementos arquitetónicos, culturais, gastronómicos e naturais que compõem e identificam a Estefânia como uma centralidade emergente. Neste contexto, a *Linha* torna-se o condutor do projeto urbano como articulador entre pontos de interesse e encaminhador de fluxos para esta centralidade. O Centro Cultural Olga Cadaval (1), o MU.SA (2), o Teatro de Sintra (3), a Correnteza (4), o Miradouro da Estefânia (5), a Biblioteca Municipal de Sintra (6), a Vila Alda (elétrico de Sintra, percurso histórico até às praias)(7), o Mercado da Estefânia (8), a fábrica das queijadas de Sintra-Sapa (9) e o edifício dos Paços do Concelho (10), são alguns dos exemplos de pontos que importam conectar (fig.38).

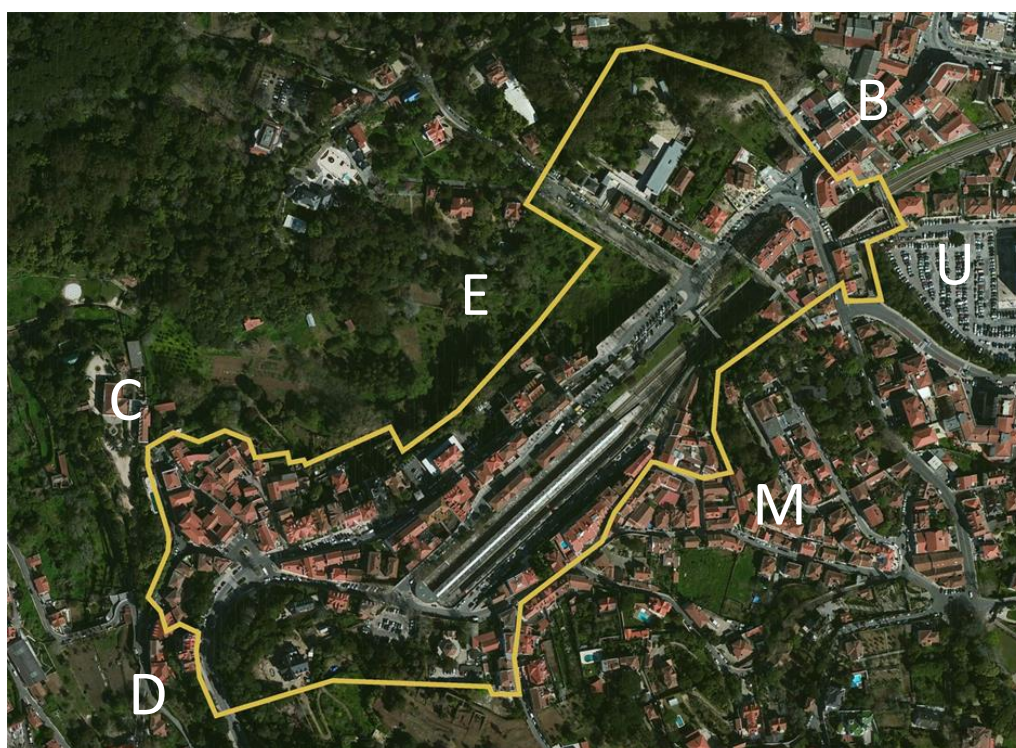
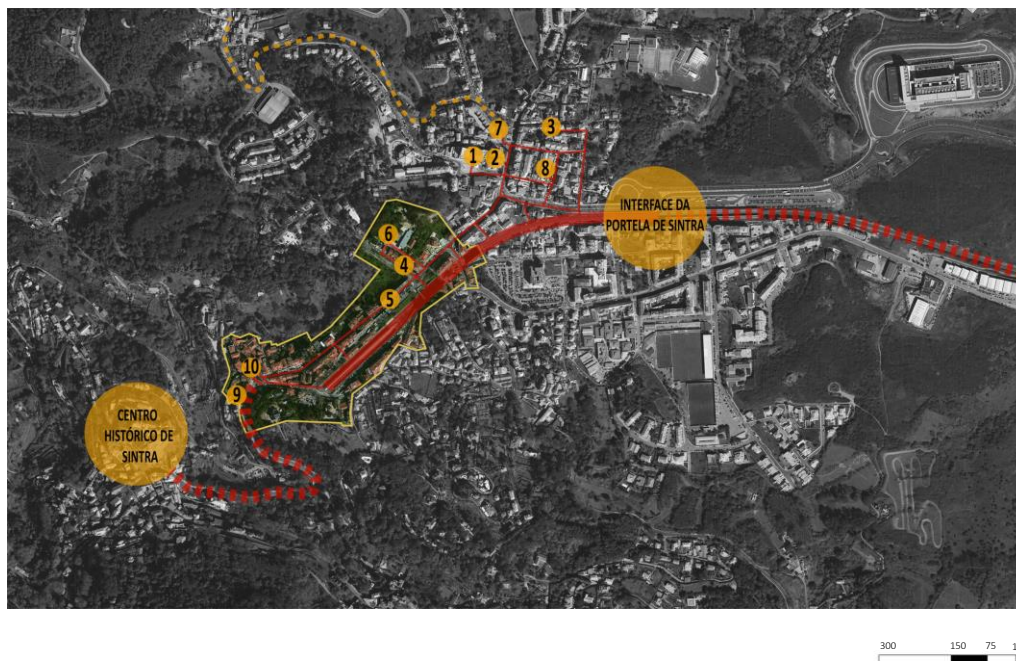


Figura 37 e 38. Limites da área de intervenção.

— Limites da área de intervenção



## Visão e Princípios Fundamentais

A estratégia definida para esta área debruça-se na solução de um conjunto de problemáticas abordadas ao longo do relatório, como o estabelecer de uma continuidade entre o centro histórico e o centro moderno e a consequente criação de espaços atrativos como estratégia de distribuição de fluxos turísticos entre estas duas centralidades. Para tal a regeneração desta área tornou-se a principal visão de todo o projeto.

A desativação deste troço ferroviário torna-se vital para o desenvolvimento do projeto, pois desempenha o acesso mais direto e que estabelece uma visível relação de continuidade entre estas centralidades, a desativação da função permite que esta artéria não seja vista como uma barreira mas sim como um fio condutor do projeto, criando um percurso de mobilidades suaves de modo a dar prioridade ao transeunte, contribuindo assim para o desenvolvimento sustentável do turismo dando mais qualidade de vida às pessoas que vivem o lugar no seu dia-a-dia como a quem o vem o vem conhecer.

Este espaço procura coser uma malha urbana desarticulada, criando uma rede de espaços públicos que permitam tirar proveito das qualidades paisagísticas e naturais que o lugar tem para oferecer.

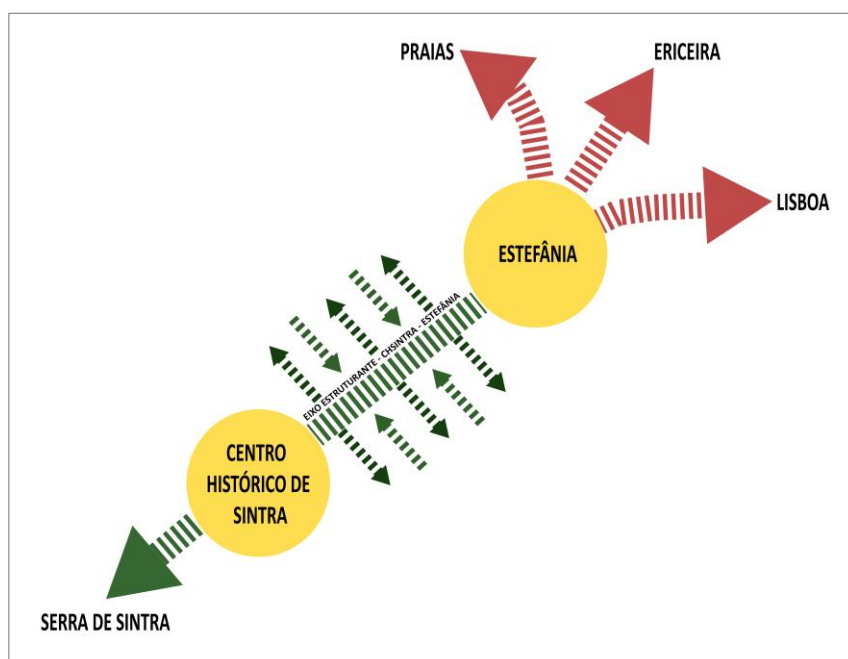


Figura 39. Diagrama condutor de projeto.

A introdução da componente natureza torna-se num dos principais pontos a refletir para a concretização do projeto, a realidade atual tem de ser quebrada, para tal a criação de percursos que possibilitem ao transeunte visitar estes centros de forma a não usar um meio de transporte privado, vai contribuir para uma experiência única no relacionamento entre o Ser e o património natural e cultural. Neste contexto adota-se uma atitude que procure o equilíbrio entre a natureza e os fluxos turísticos como forma de preservação do território.

O Fim da Linha vai ser o culminar do fim da busca do *genius loki*. O Projeto desenvolve-se sobre um percurso que nos encaminha para um paraíso terrestre oculto à semelhança de *Shangri-la*, um lugar belo do nosso íntimo. O percurso desempenha um papel fundamental no desenvolvimento de todo o projeto pois é ele que nos vai contando uma história e nos encaminhando para a capital do romantismo, associando-se o percurso a um sinónimo do romantismo do lugar.

A essência do lugar vai surgir no fim da linha, onde se irá erguer um espaço que será o elo de ligação entre as centralidades (Estefânia e CHS) que cativa o turismo e por sua vez dinamize uma área que se encontra descaracterizada.

A proposta irá desenvolver-se ao longo desta nova avenida apostando no despertar de uma nova identidade, o fato de se encontrar apoiada no novo centro moderno, a criação de uma zona vibrante e atrativa irá dar uma nova imagem a esta centralidade (Estefânia). Este espaço público irá ser a ligação entre o passado o presente e o futuro, permitindo que as heranças do lugar não morram na historicidade e sejam só vistas em gravuras e trechos de poemas românticos, este percurso permitirá a criação de relações entre os que vivem e os que querem conhecer o lugar, dando a conhecer a cultura e as pessoas e não dar apenas a conhecer o centro de Sintra mas sim todas as componentes que a erguem e o tornam tão singular.

A criação desta artéria procura estabelecer ligação com o pensamento ecológico e sustentável do turismo, como forma de envolver as pessoas a pensarem de forma a preservar a natureza. Este aspeto ganha mais importância estando a zona de projeto inserida no património mundial da UNESCO na categoria de Paisagem Cultural, sendo a primeira a ser classificada nesta categoria, a sua preservação torna-se vital no que a define como lugar – a Serra de Sintra – o Promontório da Lua.

O final da linha será o cerne de todo o projeto, onde todos os percursos se irão cruzar, ou seja, a necessidade de criação de algo atrativo e despoletar de cultura surgirá.

A vasta quantidade de património arquitetónico e natural sobrepõe-se a tudo o que é criado em Sintra, surgindo um défice na parte das interações sociais criando a dificuldade na maneira como a história é transmitida a quem a visita, a criação de espaços de workshops, galerias, bares, cafés e museus tornam mais fácil e acessível o passar de culturas, através de relações sociais permitindo contar a história inerente ao centro como a nova história da realidade que nos rodeia.

O desenvolvimento desta nova área apoia-se sobre os seguintes princípios fundamentais:

- **A Acessibilidade** - a proposta desempenhará a função da artéria principal de ligação entre as centralidades (Estefânia e CHS), sendo o percurso mais direto e de mobilidades mais confortáveis. Dadas as características morfológicas da área de intervenção este projeto urbano articula-se na malha urbana através do troço ferroviário (Portela de Sintra – Estefânia de Sintra);

- **A Cultura** - a proposta encaminhará os fluxos turísticos a esta nova área inserida na Estefânia, contribuindo para uma vertente do turismo cultura, sendo que o espaço procura originar relações entre as pessoas que vivem o lugar e os turistas, com o benefício de divulgar e preservar a herança e identidade do lugar;

- **A Singularidade** – a proposta desempenhará um lugar único que permitirá o reconhecimento de uma área descaracterizada, sendo um ponto marcante e articulador com o património envolvente;

- **A Multidisciplinariedade** – a proposta desempenhará um papel de lugar capaz de articular áreas de recreio, de lazer, culturais, comerciais e de trabalho, dinamizando a área permitindo qualquer pessoa participar e integrar-se em atividades e interagir conversar, relaxar e trabalhar.

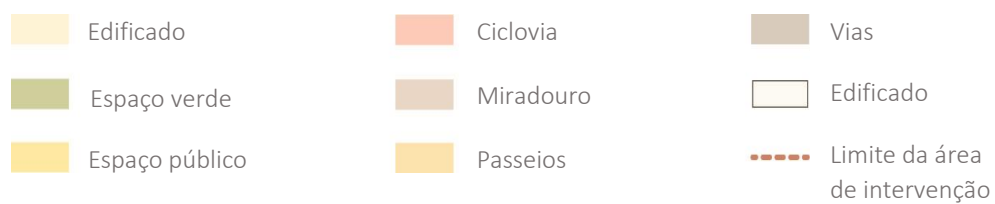
Este projeto à escala urbana procura cumprir a função de continuidade entre estas duas áreas, desempenha a função distribuidora e conduz-nos a lugares que contam a história de Sintra, que por consequente irão fluir numa nova área que será o momento gerador do novo centro moderno da Estefânia.



Neste novo núcleo irá ser contada a história até aos dias de hoje, no sentido da palavra, o fim é visto como o terminar de algo, no caso do projeto é o fim da realidade comum para a introdução de uma realidade que só nos é apresentada em Sintra.



Figura 40. Planta geral de projeto.



## Desenho Urbano

Na sequência da visão apresentada para solucionar as problemáticas abordadas no decorrer da proposta é apresentada um projeto. Este desenvolve-se sobre uma artéria principal que estabelecerá comunicação entre as centralidades Estefânia e CHS, o projeto vai ter a característica de se destinar a mobilidades suaves, enraizando-se na malha urbana conduzindo os transeuntes a pontos de referência. Ao longo do percurso serão criadas áreas de estar e áreas destinadas a atividades que se correlacionam com a natureza reforçando as qualidades naturais do lugar de modo a estabelecer uma coerência física entre o turismo e a natureza. A criação de miradouros surge como forma de dar a conhecer Sintra de uma perspetiva diferente, estes elementos com sistema de vistas planeados irão permitir dar a conhecer algo que só na Estefânia ou no cimo da Serra de Sintra nos é possível, a vista do Centro Histórico como peça central de Sintra. Estes lugares surgem também na necessidade de criar espaços destinados a atividades informais de recreio e lazer. Acompanhando esta nova avenida surgirá um metro de superfície, que ligará a nova estação terminal de Sintra – Interface da Portela de Sintra – à Estefânia e se verificar necessário ao CHS.

Naquele que é designado o *fim da linha* irá erguer-se um conjunto de edificado adaptável ao mais variado tipo de atividades quer culturais, desportivas, lazer entre outras. Este conjunto arquitetónico tem a característica de ser desenhado relacionando se com as fachadas pré-existentes da área de intervenção, como forma de se relacionar com a envolvente, estabelecendo uma ligação visual que permita uma criação de continuidade. Estes objetos arquitetónicos são caracterizados por uma leitura linear objetiva, que permitam a sua adaptabilidade tanto pelo uso que lhe irá ser destinado, assim como objeto que irá ser integrado na vegetação envolvente.

Para marcar a posição inerente ao fim, é criado um volume destinado a um espaço cultural. Esta estrutura segue o mesmo conceito da criação dos volumes descritos anteriormente, tendo este a característica de se basear nas chaminés do Palácio da Vila. Este espaço irá ser como o introdutor à paisagem natural e cultural de Sintra.



Figura 41. Planta de Cobertura – Escala 1.1000.



A identidade global do projeto é definida pela sua arquitetura, sistema de vistas que o lugar proporciona, a diversidade de usos e pelo amplo espaço livre. De seguida serão descritos os princípios que definem o projeto urbano:

### **Avenida Principal**

A desativação do troço ferroviário surgiu após ser verificado que este surgia como barreira e principal fonte desarticuladora da malha urbana da Estefânia, verificase igualmente que esta artéria desenvolveu um conjunto de componentes potenciadoras capazes de solucionar algumas da problemáticas estruturantes desta área. A recriação desta Avenida surge como principal elo de ligação entre as centralidades, a sua articulação com pontos estruturantes criará o melhoramento de conexões pedonais e a requalificação do espaço público existente, contribuindo para a noção de continuidade.

### **Ambiente dedicado aos peões**

A anulação do troço ferroviário para criação da avenida principal foi estritamente pensada para a criação de um espaço público exclusivamente dedicado ao peão. Este ambiente é caracterizado por ser o primeiro contacto que os transeuntes têm com elementos naturais, quase como fosse uma das raízes do Promontório da Lua. O único meio de deslocação existente e que se relaciona com a vida desta artéria será o metro de superfície pensado principalmente para pessoas com pouca mobilidade.

### **Estrutura edificada**

A composição do edificado foi pensada de forma a integrar-se com a envolvente. Foram desenvolvidos volumes com fachadas lineares e ritmadas. São apenas desenvolvidos 3 elementos arquitetónicos que pretendem engrandecer o espaço urbano. A área de projeto tem a característica de ser uma “ilha” ladeada por edificado, edificado esse que necessita de comunicações e espaço para “respirar”. Ao propor a construção do edificado no final da linha vai contribuir para a ideia da busca

do “lugar prometido”, usufruindo de um percurso pedonal integrado com a natureza até ao chegar do centro gerador da nova centralidade.

## **Parque**

O Parque foi criado com o objetivo de proporcionar ao transeunte o contacto direto com a natureza. No sentido mais simbólico, este parque que acompanha a grande avenida pedonal, é a principal raiz que nos conduz ao CHS e à Serra de Sintra. A paisagem que nos acompanha ao longo deste é caracterizada por recriar qualidades naturais envoltas no misticismo e romantismo de Sintra sendo o parque coberto por vegetação autóctone.

Esta artéria verde é essencialmente concebida para se transformar num dos principais pontos marcantes da Estefânia. Ao desenvolver-se sobre o troço ferroviário, o parque assume a forma de percurso bastante delineada. O ambiente transmitido procura relembrar hábitos que se foram esquecendo, como o passear envolto da vegetação e relembrar a verdadeira essência de Sintra combatendo assim o uso excessivo de transportes públicos e privados.

## **Pontos de referência e diversidade de usos**

Como já foi referido anteriormente, a proposta desenvolve um conjunto de miradouros estrategicamente planeados que criem pontos de referência visuais fortes para impulsionar o desenvolvimento da nova centralidade. Ao longo da área de projeto são desenvolvidas plataformas destinadas a eventos e atividades temporárias como feiras, mercados, concertos, etc..



Figura 42. Alçado Nascente.



Figura 43. Alçado Poente.



Figura 44. Alçado Sul.

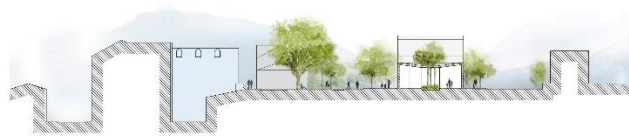


Figura 45. Corte Transversal AA'.

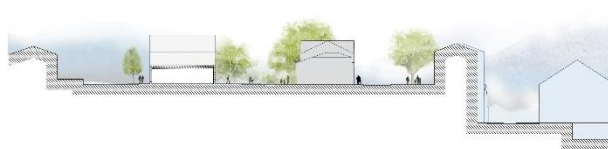


Figura 46. Corte Transversal BB'.



Figura 47. Corte Longitudinal CC'.

30 15 5





Figura 48. Sistema de vistas do projeto.

- Limite da área de intervenção
- ∠ Pontos de Vista

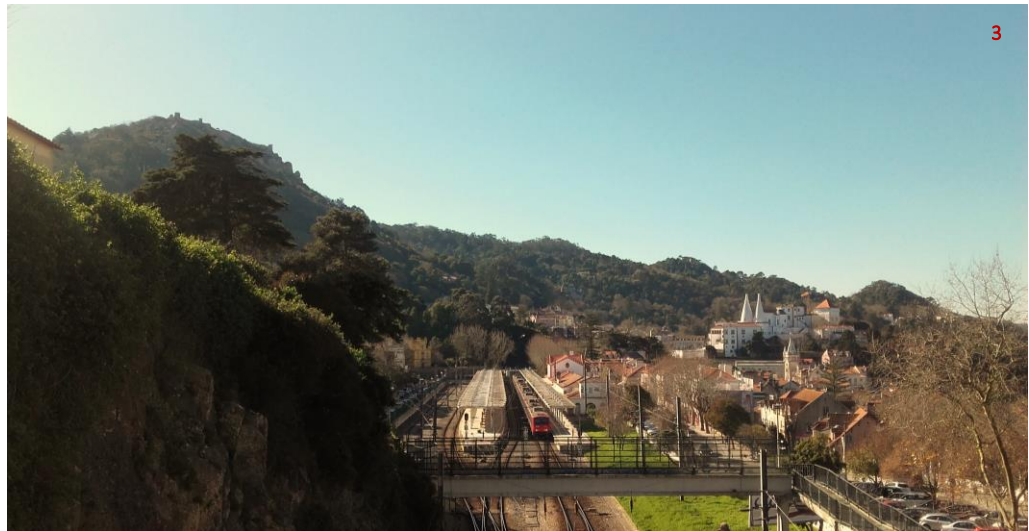


Figura 49,50 e 51. Vistas.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A dimensão deste plano e as suas estratégias envolvem uma mudança acentuada não só na arquitetura do lugar mas sim na mentalidade das pessoas que o vivem. A ambição de preservar algo que nos identifique é sem dúvida o fator de maior relevância. Intervir no meio urbano é sempre um risco pois existem muitos agentes envolvidos, e a verificação se a componente de projeto soluciona as problemáticas apenas pode ser verificada após a sua implementação no território.

A vontade e ambição de deixar a nossa marca num lugar que nos é tão familiar e próximo, é a concretização de todo o esforço depositado neste projeto. A liberdade que nos é proporcionada origina ideias para aquela que é a nossa visão para o mundo. Por vezes, a ideia poderá não ser a mais viável em termos socioeconómicos mas poderá contribuir para o despoletar de uma mudança perante os problemas que a sociedade vive. Na produção deste relatório e da sua resposta de projeto, na caracterização dos fatores que contribuem para uma desarticulação do território verifica-se que existe uma preocupação teórica, mas raramente é posta em prática.

O turismo começa a assumir grandes proporções no mundo, a certo ponto é uma vantagem económica para o país, mas o excesso não contribui para que se pratique um bom turismo se não existirem estratégias nem meios que alberguem estes fluxos, ou seja, são necessárias estratégias para que este fenómeno consiga se relacionar com o existente e não o contrário. Com estes fluxos tem-se verificado uma crescente musealização dos centros históricos, criando a sua degradação e descaracterização, e tal acontece no Centro Histórico de Sintra.

Partindo deste pressuposto a intenção de intervir nesta continuidade que liga o CHS à Estefânia, irá atrair e dinamizar estas centralidades estabelecendo comunicações mais próximas entre as duas. O desenvolvimento desta artéria permitirá a coesão de um território desarticulado, eventualmente associá-lo a uma referência em Sintra, sendo um espaço que proporcione as trocas culturais e seja o cerne da identidade da Estefânia.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, François (1998) *Metapolis – Acerca do futuro da cidade*, celta editora, Oeiras.
- ASCHER, François (2008) *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos – um léxico*, Lisboa; Livros Horizonte.
- AZEVEDO, José Alfredo da Costa (1997). *Bairros de Sintra*. Sintra; Câmara Municipal de Sintra.
- BARRETTO, Margarida (2006). *Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo*, São Paulo; Papirus Editora.
- C.E. (1997). *Tourism and environment*. Series "Questions and Answers", nº3 (Council of Europe, Strasbourg).
- CHOAY, Françoise (2000) *A Alegoria do Património*, Lisboa, Edições 70.
- CHOAY, Françoise (2009) *As Questões do Património*. Lisboa: Edições 70
- CMS (2005). *Memória Explicativa: Urbanização de Sintra - Antepiano - 1949*. Sintra: Câmara Municipal de Sintra.
- CULLEN, Gordon (2006). *Paisagem Urbana*. Lisboa; Edições 70.
- CUNHA, Rodrigo Sobral (2013). *Raul Lino - Sintra*. Sintra; Colares Editora.
- CUNHA, Rodrigo Sobral (2014). *Raul Lino - Os Paços Reais da Vila de Sintra*. Sintra; Colares Editora.
- CUTINI, Valerio (2001) Centrality and Land Use : Three Case Studies on the Configurational Hypothesis, *Cybergeog : European Journal of Geography* [En ligne], Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 188 (mis en ligne le 26 mars 2001, consulté le 25 avril 2013)
- CUPETO, Carlos A., PLANTIER, Tatiana, ABREU, Rui (2010) *Turismo para todos*. Lisboa, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território.
- DINIS, Sandrina Marques (2005) *O Ecoturismo: um Instrumento para o Desenvolvimento Sustentável?* Lisboa, Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional.
- FERNANDES, Carlos (coord.) (1998) *Plano Director Municipal Sintra (Relatório)*. Sintra, Divisão de Ordenamento do Território e Projetos Estratégicos e Departamento de Planeamento Estratégico da Câmara Municipal de Sintra.
- GASPAR, Jorge (1976) *A Dinâmica Funcional do Centro de Lisboa*, Lisboa: Livros Horizonte 2.ª Edição, 1885.

**GODFREY**, Kerry (1996) *Towards sustainability? Tourism in the Republic of Cyprus*. In: HARRISON, L.; HUSBANDS, W. (Eds.). *Practicing responsible tourism: international case studies in tourism planning, policy and development*. Chichester: John Wiley and Sons.

**INE** (coord.) (2012) *Censos 2011*. Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, I.P.

**INE** (coord.) (2014) *Estatísticas do Turismo 2013*. Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, I.P.

**LAMAS**, José (2010). *Morfologia Urbana*. Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian.

**LEIPER**, Neil (1979), *The Tourism System*, Massey University Press.

**LYNCH**, Kevin (1960). *A Imagem da Cidade*. Lisboa; Edições 70.

**LYNCH**, Kevin (2015). *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa; Edições 70.

**MCINTOSH**, Robert ; **GOELDNER**, Charles; **RITCHIE**, Brent (1995) *Tourism, Principles, Practices, Philosophies*, New York, John Wiley & Sons, Inc.

**NORBERG-SCHULZ**, Christian (1984) *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Nova Iorque: Columbia University Press

**OMT** (coord.) (1999) *O Código Mundial de Ética do Turismo*. Madrid, UNWTO

**OMT** (2003) *Turismo internacional: uma perspetiva global*. São Paulo, Bookman.

**PORTAS**, Nuno; **DOMINGUES**, Álvaro; **CABRAL**, João (2007) *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

**RICHARDS**, Greg (2007) *Cultural Tourism - Global and Local Perspectives*, New York, The Haworth Hospitality Press.

**SALGUEIRO**, Teresa Barata (2013) *Do centro às centralidades múltiplas*, in: J. A. R. Fernandes et al (coord.) *A Nova Vida do Velho Centro nas Cidades Portuguesas e Brasileiras*, pp. 13-29, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, CEGOT- Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território.

**SOLÀ-MORALES**, Manuel de - *Projectar la perifèria. UR: urbanismo revista*, nº 9-10, 1992.

**TURISMO DE PORTUGAL** (coord.) (2010) *Relatório de Sustentabilidade*. Lisboa, Turismo de Portugal, I.P.

## SITIOS NA INTERNET

<http://www.cm-sintra.pt/>

<http://revisaopdm.cm-sintra.pt/>

<http://www.cntraveller.com/>

<http://www.dgotdu.pt/>

<http://repositorio.ul.pt/>

<http://www.am-lisboa.pt/>

<http://www.turismodeportugal.pt/>

<https://pt.wikipedia.org/>

<http://www.thehighline.org/>

<http://thegoodline.com/>

<https://www.mvrdv.nl/>

## ANEXOS





Figura 52. Postal da Estefânia. Autor e data desconhecidos.

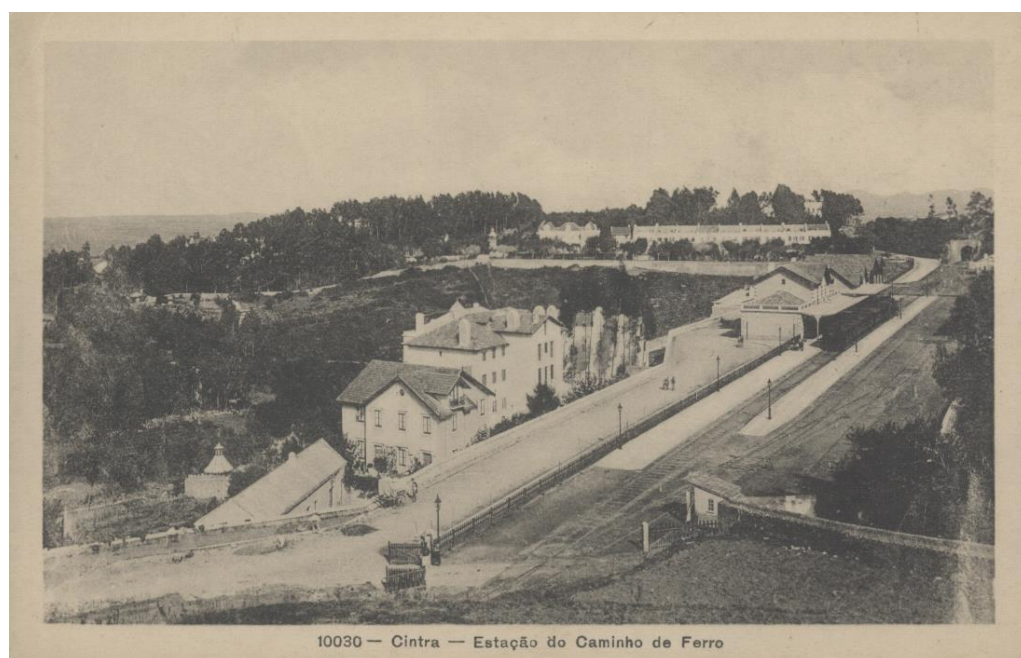


Figura 53. Posta da Estefânia. Autor e data desconhecidos.



Figura 54. Posta da Estefânia. Autor e data desconhecidos.



Figura 55. Posta da Estefânia. Autor e data desconhecidos.



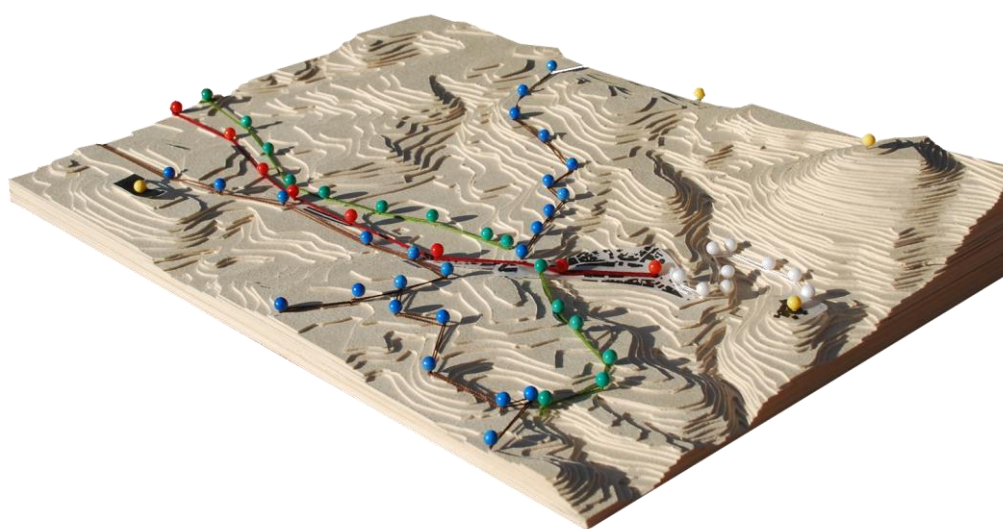
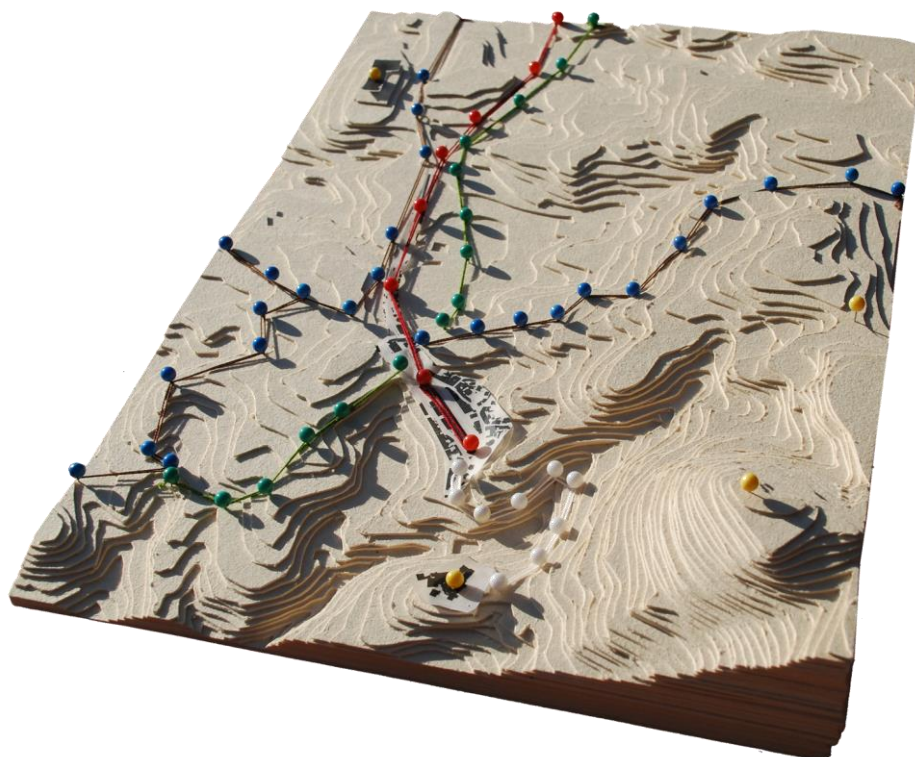


Figura 56 e 57. Maqueta - Relevos e Conexões.



Figura 58, 59 e 60. Maqueta com esquiço – Proposta do edificado.



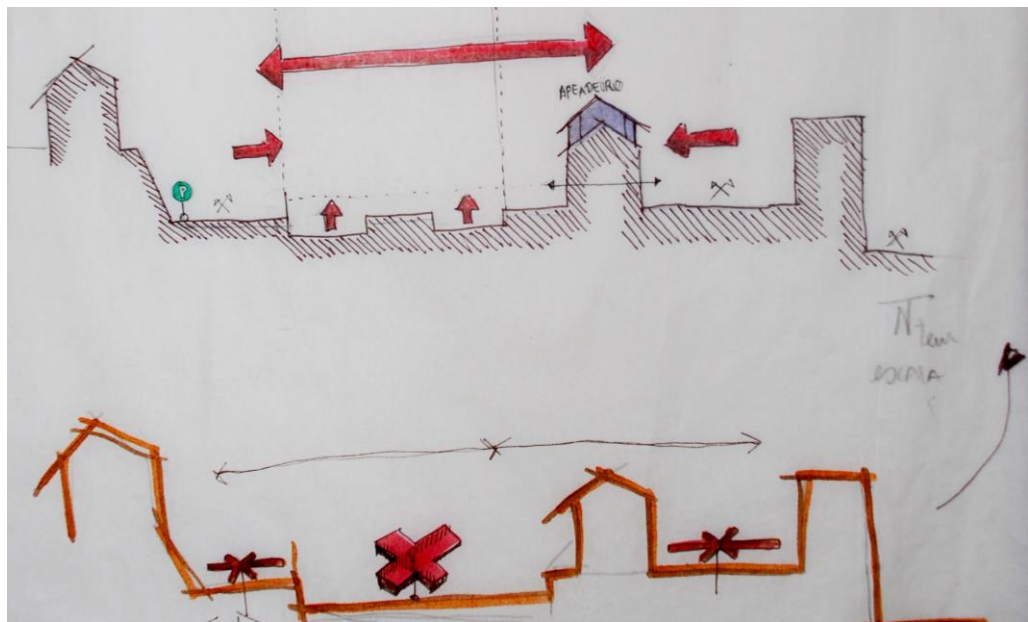


Figura 61. Esquema da estratégia da proposta.



Figura 62. Imagem da proposta.

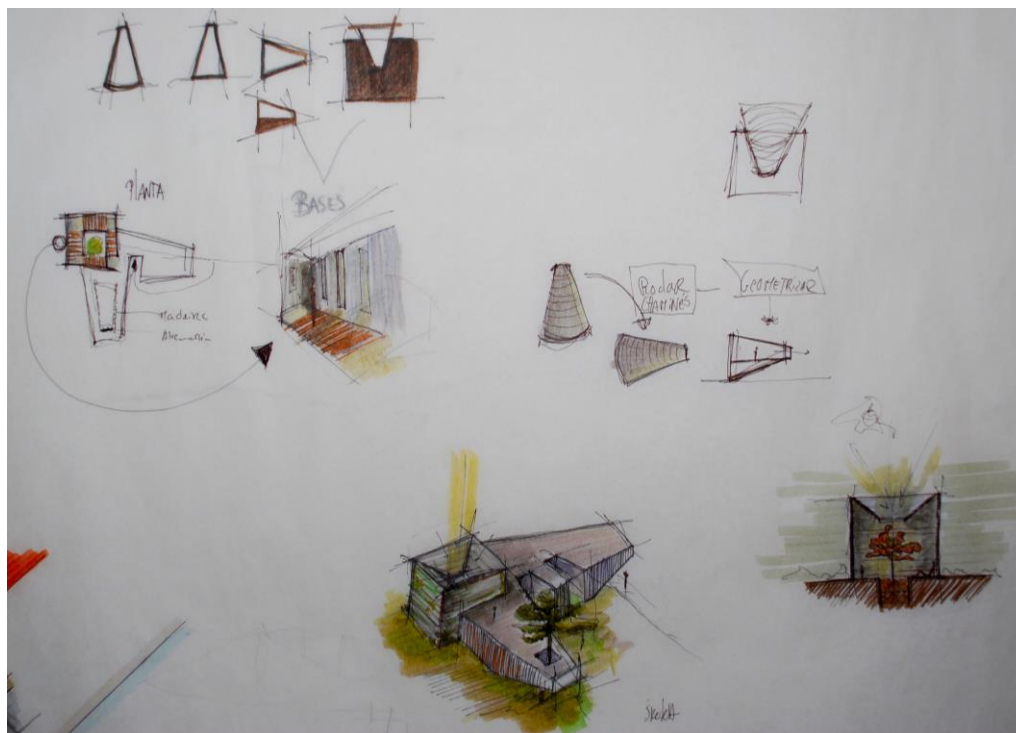


Figura 63 e 64. Imagem da proposta.





Figura.65 Imagem da proposta.





Figura 66. Maqueta da proposta



Figura 67. Maqueta da proposta

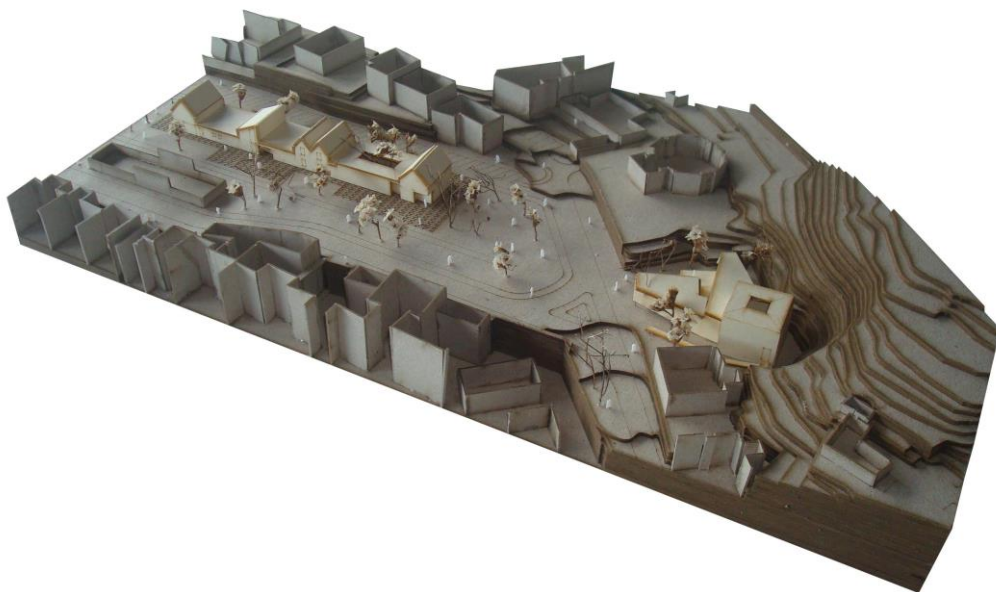


Figura 68. Maqueta da proposta

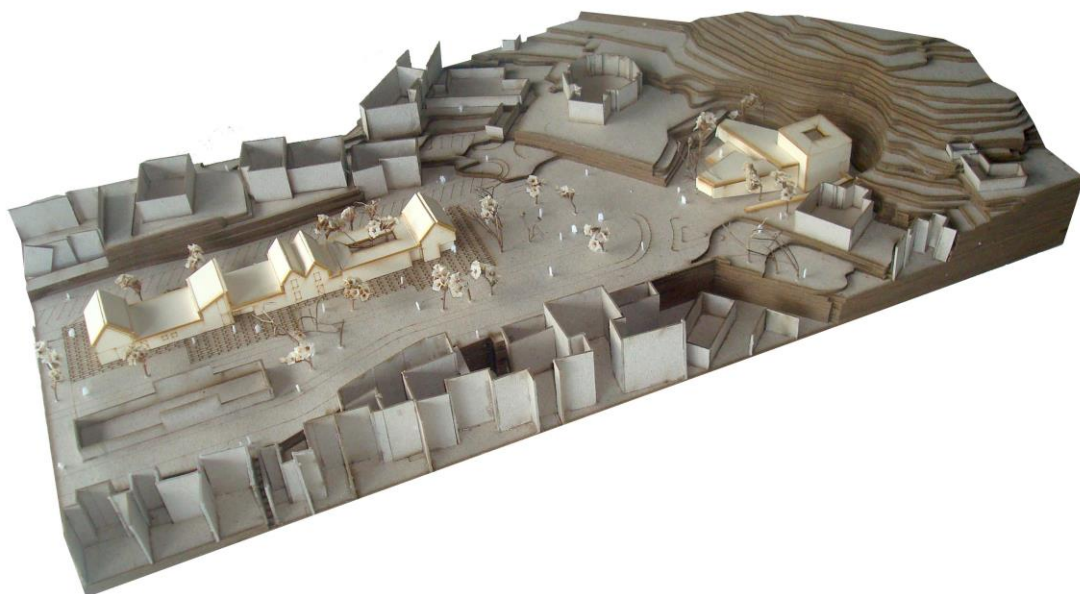


Figura 69. Maqueta da proposta

PAINEIS



# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

# 1

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA COM ESPECIALIZAÇÃO EM URBANISMO | TRABALHO FINAL DE MESTRADO  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

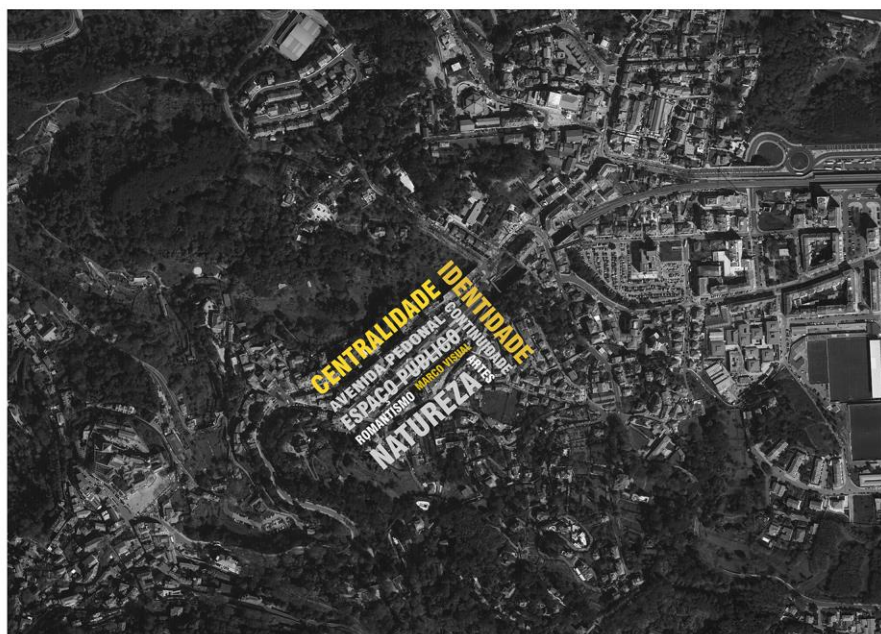
ORIENTADOR: PROF. DOUTOR CARLOS HENRIQUES FERREIRA



PLANTA DE ENQUADRAMENTO TERRITORIAL



PLANTA DE ENQUADRAMENTO URBANO



CONCEITO DE PROJETO

## DIAGNÓSTICO SÍNTESE

### PONTOS FORTES:

- Proximidade Património Natural e Edificado de valor excecional (Património Mundial UNESCO, Rede Natura 2000, PNSC, Orla Costeira e alguns núcleos com notoriedade histórica, cultural, arquitetónica e paisagística);
- Centro Histórico de Sintra como principal âncora de identidade do Concelho;
- Corredor urbano bem servido por infraestruturas rodó e ferroviárias;
- Proximidade à capital;
- Imagem promocional própria (marca Sintra) – conhecida internacionalmente e com forte atratividade turística usada também pela AML.

### PONTOS FRACOS:

- Degradação da Paisagem contruída e natural devido à exploração de recursos e construção de espaços que pouco se enquadram e integram na paisagem;
- Pouca valorização de equipamentos culturais e infraestruturas de apoio;
- Perda da Capacidade atrativa – fuga do Centro Histórico de Sintra e Estefânia;
- Deficiências na oferta turística – baixa estada média do turista;
- Pouca articulação entre equipamentos culturais – deficiência em articulações entre as centralidades;
- Falta de uma avenida principal que ligue o CHS com a Estefânia;
- Inexistência de rede ciclável;
- Perda do carácter de bairro.

### AMEAÇAS:

- O crescimento da taxa de motorização devido ao aumento dos fluxos turísticos torna-se incompatível com a capacidade viária urbana, que provoca congestionamentos e degrada a qualidade de vida urbana;
- Áreas de comércio tradicional de rua e pequenos centros comerciais de bairro da Estefânea e Vila Velha de Sintra estão perante um contexto competitivo onde as grandes superfícies comerciais ocupam posição dominante;
- Pouco enraizamento de uma prática continuada de desenho da Estefânea, o que compromete uma visão de conjunto dos problemas presentes à gestão urbanística e intervenção no espaço urbano;
- Abandono da população residente – perda do espírito de bairro;
- População envelhecida.

### OPORTUNIDADES:

- O crescimento das preocupações ambientais como fator de indução de novas práticas e exigências urbanas ao nível da mobilidade e dos espaços verdes;
- Vontade política expressa de inverter os processos de degradação do edificado e de desumanização da cidade;
- Novos enquadramentos legais que favorecem o ordenamento do território;
- Articulação da Estefânea com as outras centralidades do concelho;
- Existência de bases de suporte para que seja dada continuidade à implementação de políticas de mobilidade sustentável;
- Dinamização, reabilitação e regeneração de equipamentos como estímulo de desenvolvimento da zona da Estefânea.



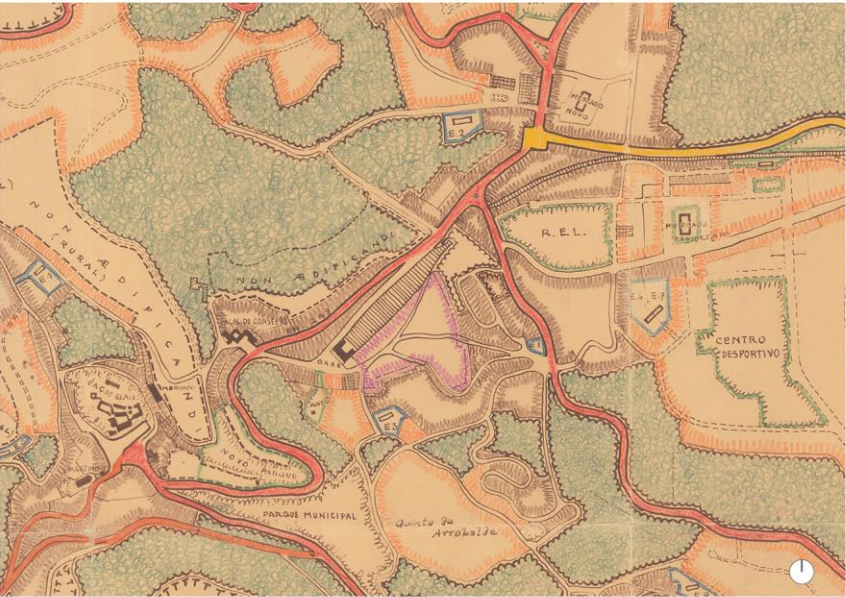
# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

Mestrado Integrado em Arquitetura com Especialização em Urbanismo | Trabalho Final de Mestrado  
Carloa Ferreira Bernardo Vilhena Gavinho #20101484

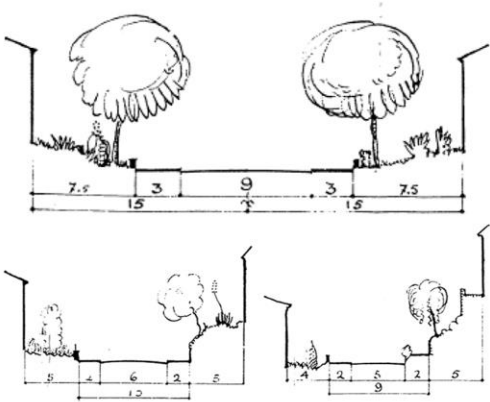
Orientador: Prof. Doutor Carlos Henriques Ferreira

2

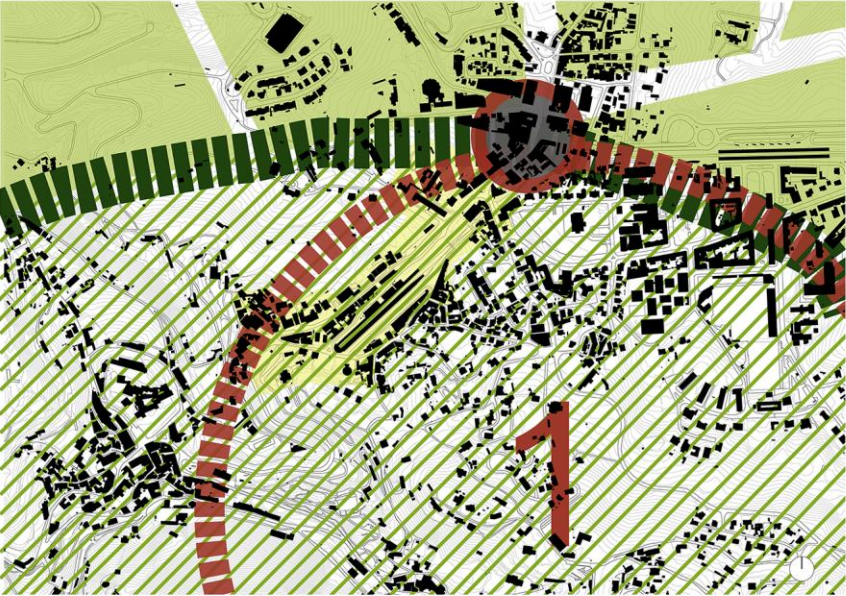


EXCERTO DA PLANTA DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DE SINTRA\_ PLANO ETIENNE DE GROER 1949

ZONAS DAS QUINTAS	MONUMENTOS E EDIF. PÚBLICOS
ZONAS CONSTRUÍDAS EXISTENTES	RESERVAS PARA EDIF. PÚBLICOS
ZONAS PROJECTADAS DE EXTENSÃO	ESCOLAS PRIMARIAS
ZONAS INDUSTRIAIS	EDIFÍCIOS DE INTERESSE PÚBLICO
COMUNICAÇÕES PRINCIPAIS PROJECTADAS	RESERVAS PARA ESPAZOS LIVRES
EXISTENTES	CAMINHO DE FERRO



PERFIS TRANSVERSAIS TIPO - PLANO ETIENNE DE GROER 1949



EXCERTO DA PLANTA DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE SINTRA

### ESTRUTURA ECOLÓGICA

CORREDORES ECOLÓGICOS

### UNIDADES TERRITORIAIS / OBJETIVOS

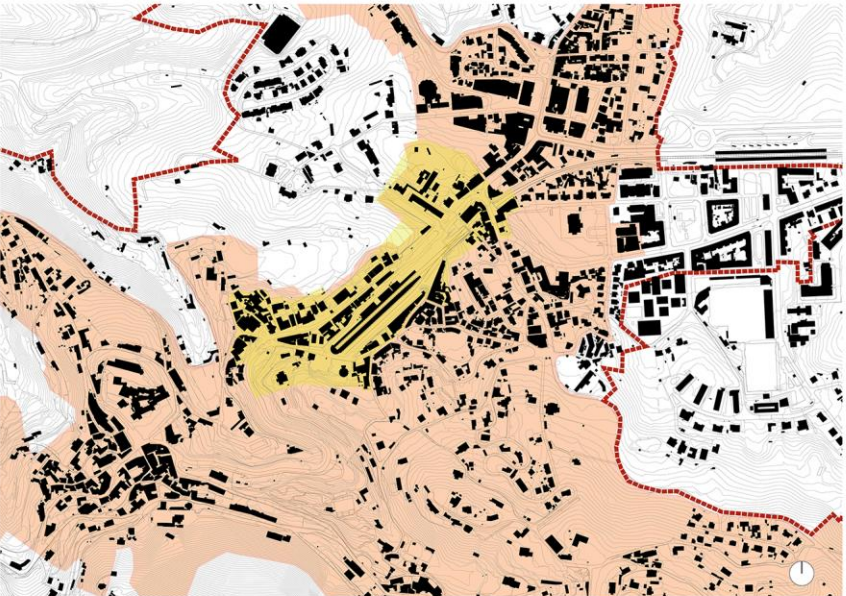
SERRAS

### SISTEMA URBANO

1º NÍVEL

1

CIDADE - 1 - NÍVEL PRINCIPAL (CIDADE ADMINISTRATIVA)



EXCERTO DA PLANTA DA ÁREA DE REABILITAÇÃO URBANA DE SINTRA

LIMITE ARU SISTÊMICA

LIMITE ARU SIMPLES



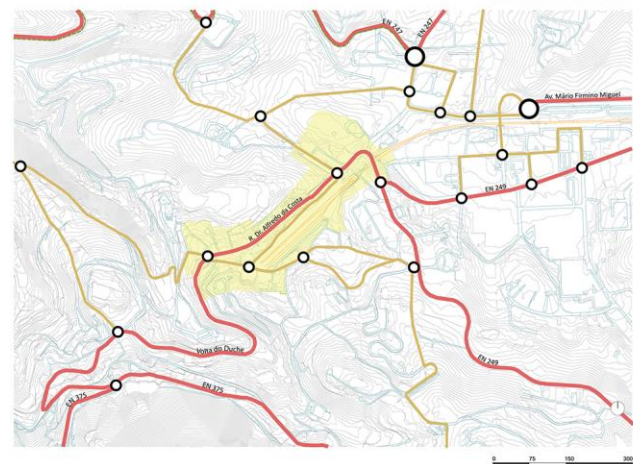
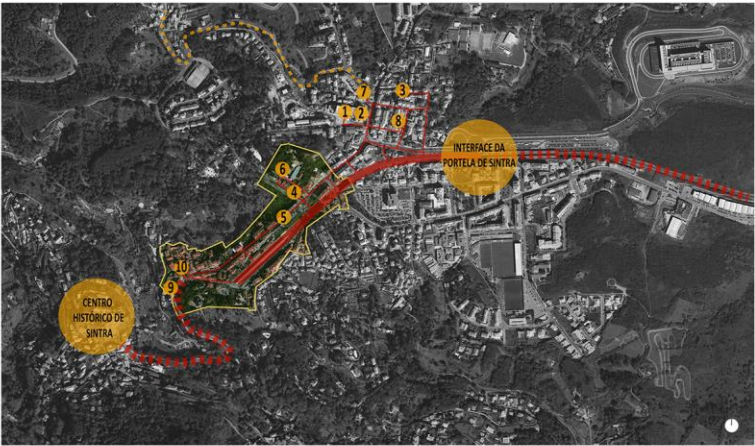
# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA COM ESPECIALIZAÇÃO EM URBANISMO | TRABALHO FINAL DE MESTRADO  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

ORIENTADOR: PROF. DOUTOR CARLOS HENRIQUES FERREIRA

3



PLANTA DE USOS DO EDIFICADO

- EQUIPAMENTOS
- HABITAÇÃO
- GARAGEM
- COMERCIAL
- HOTELARIA
- SERVIÇOS
- RESTAURAÇÃO
- MISTO
- OUTROS
- ÁREA DE INTERVENÇÃO



PLANTA DO ESTADO DO EDIFICADO

- EXCELENTE
- BOM
- MÉDIO
- MAU
- PÉSSIMO
- S/ INFORMAÇÃO
- ÁREA DE INTERVENÇÃO

PLANTA DA REDE VIÁRIA

- VIA DE 2º NÍVEL
- VIA DE 3º NÍVEL
- VIA DE 4º NÍVEL
- LINHA FERROVIÁRIA - LINHA DE SINTRA
- ÁREA DE INTERVENÇÃO



# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

Mestrado Integrado em Arquitetura com Especialização em Urbanismo | Trabalho Final de Mestrado  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

Orientador: Prof. Doutor Carlos Henriques Ferreira

4



*Tudo em Sintra é divino não há cantinho que não seja um poema.*  
Os Maías, Eça de Queiros, 1888



PLANTA GERAL DE PROJETO \_ ESCALA 1:2000





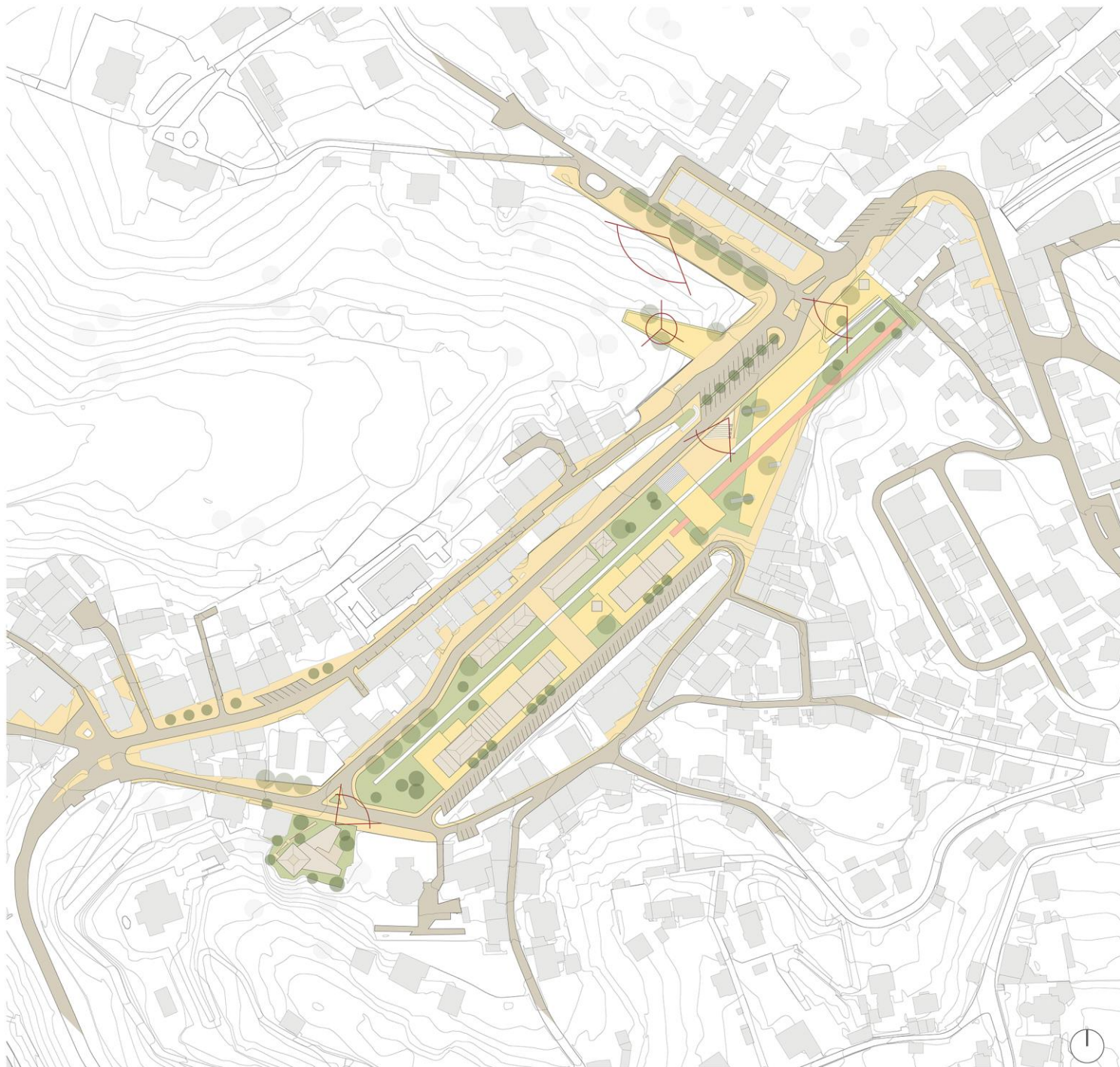
# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

# 5

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA COM ESPECIALIZAÇÃO EM URBANISMO | TRABALHO FINAL DE MESTRADO  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

ORIENTADOR: PROF. DOUTOR CARLOS HENRIQUES FERREIRA



SISTEMA DE VISTAS \_ ESCALA 1.1000



VISTAS



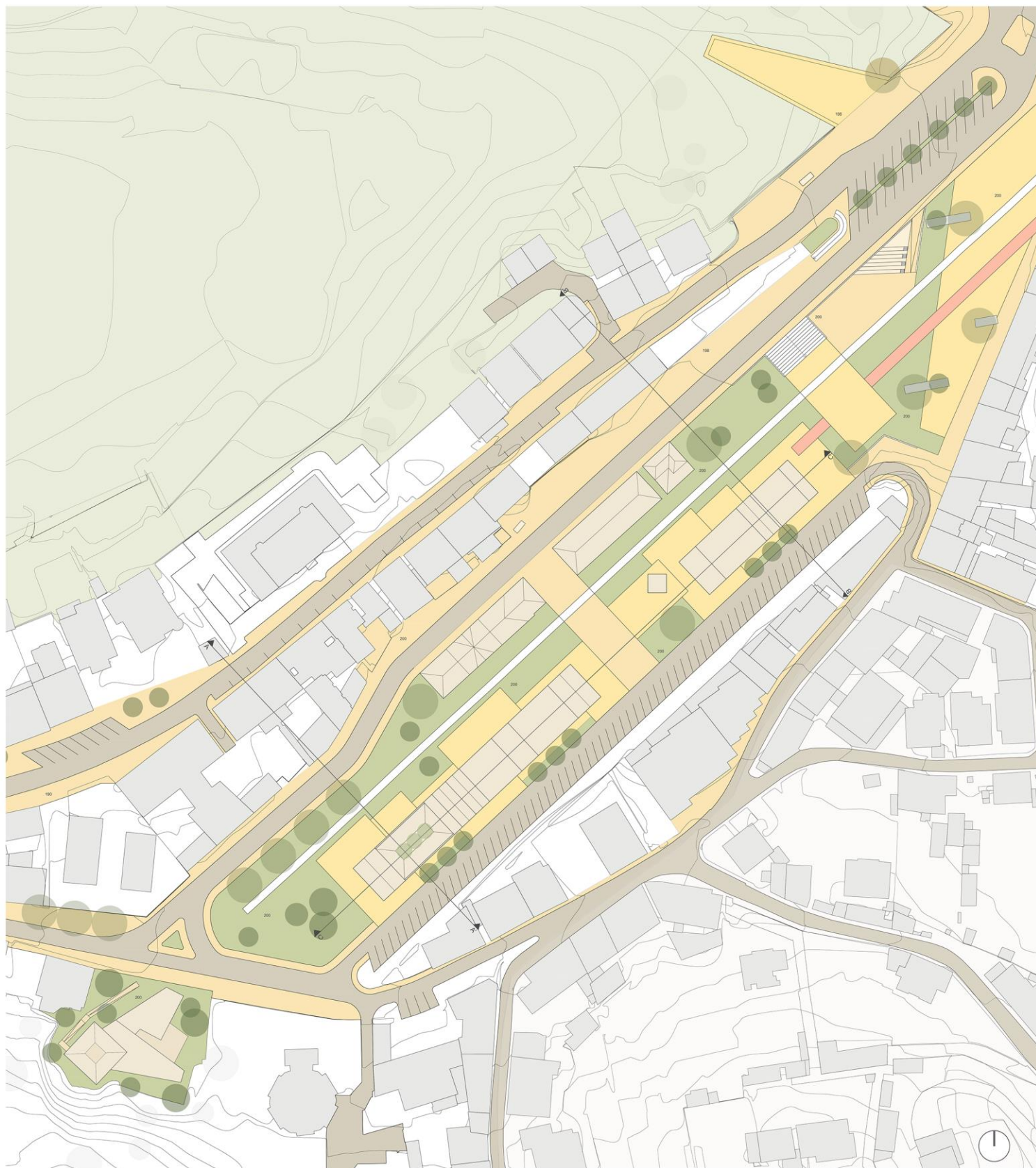
# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

# 6

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA COM ESPECIALIZAÇÃO EM URBANISMO | TRABALHO FINAL DE MESTRADO  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

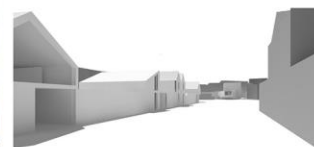
ORIENTADOR: PROF. DOUTOR CARLOS HENRIQUES FERREIRA



PLANTA DE COBERTURA \_ ESCALA 1.500



ALÇADO NASCENTE \_ ESCALA 1.500





# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

# 7

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA COM ESPECIALIZAÇÃO EM URBANISMO | TRABALHO FINAL DE MESTRADO  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

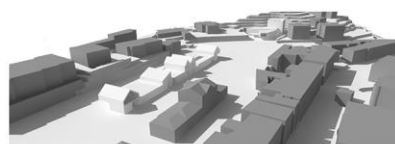
ORIENTADOR: PROF. DOUTOR CARLOS HENRIQUES FERREIRA



PLANTA PISO 0 \_ ESCALA 1.500



ALÇADO POENTE \_ ESCALA 1.500





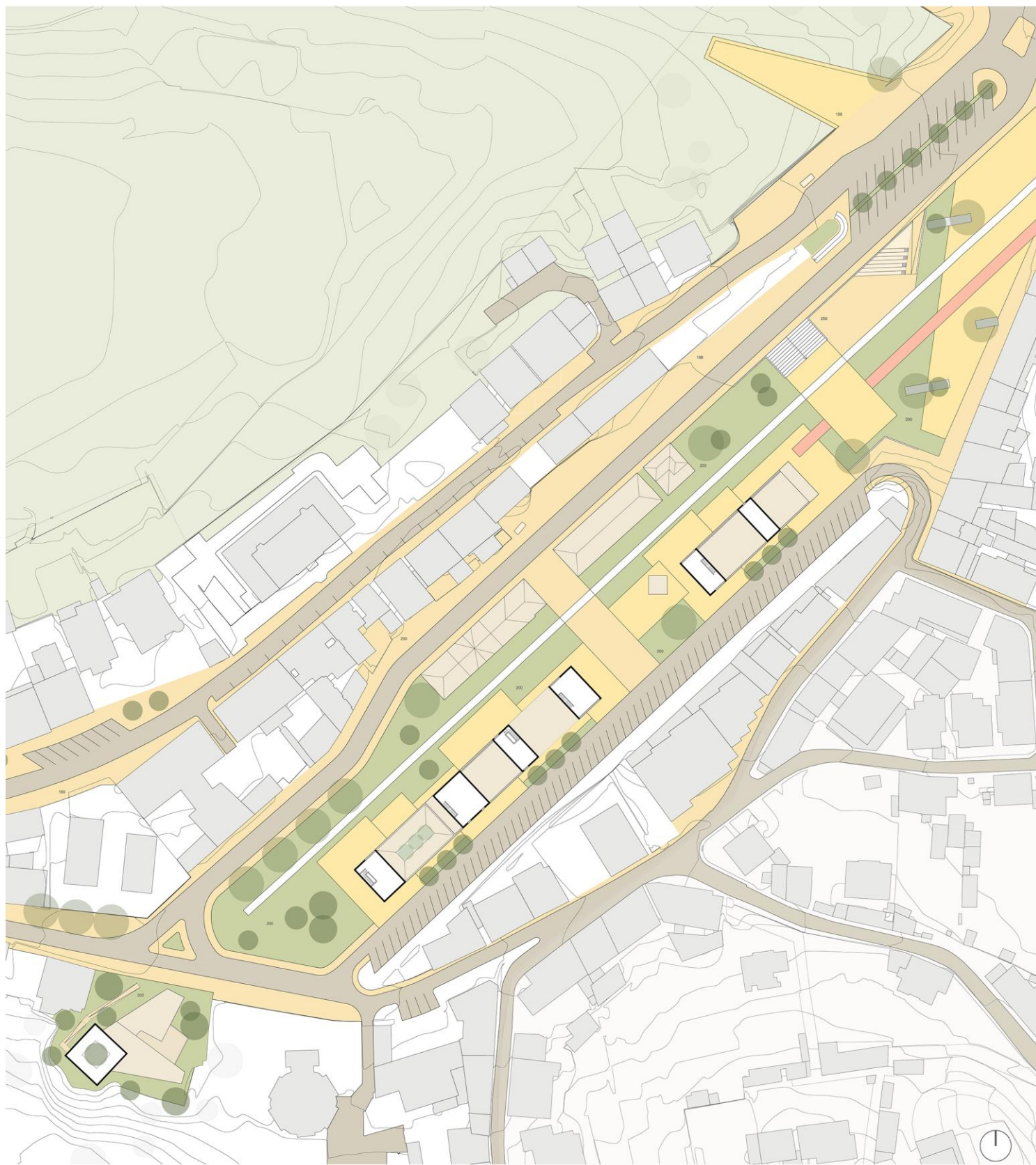
# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

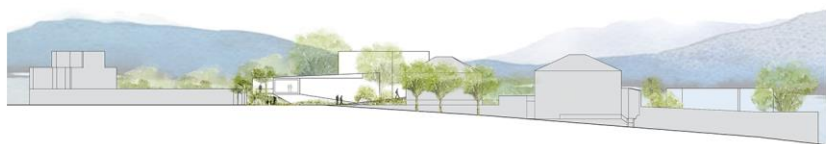
# 8

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA COM ESPECIALIZAÇÃO EM URBANISMO | TRABALHO FINAL DE MESTRADO  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

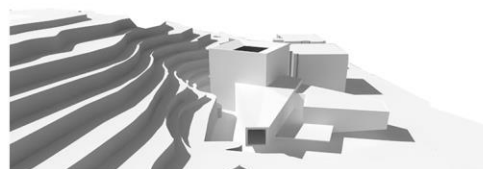
ORIENTADOR: PROF. DOUTOR CARLOS HENRIQUES FERREIRA



PLANTA PISO 1 \_ ESCALA 1.500



ALÇADO SUL \_ ESCALA 1.500





# O FIM DA LINHA

## REGENERAÇÃO URBANA NA ESTEFÂNIA

# 9

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA COM ESPECIALIZAÇÃO EM URBANISMO | TRABALHO FINAL DE MESTRADO  
CARLOTA FERREIRA BERNARDO VILHENA GAVINHO #20101484

ORIENTADOR: PROF. DOUTOR CARLOS HENRIQUES FERREIRA



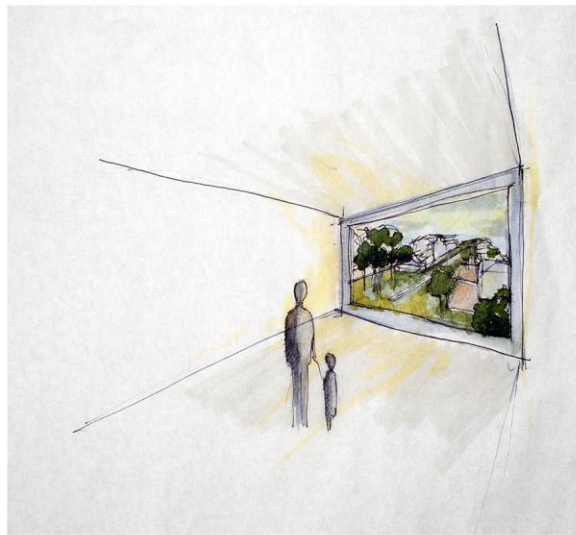
CORTE AA' \_ ESCALA 1.500



CORTE BB' \_ ESCALA 1.500



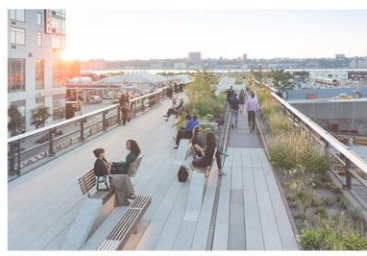
CORTE CC' \_ ESCALA 1.500



ESQUIÇOS\_AMBIENTES



THE GOODS LINE SYDNEY



HIGH LINE NOVA IORQUE



GLASS FARM SCHINJDEL